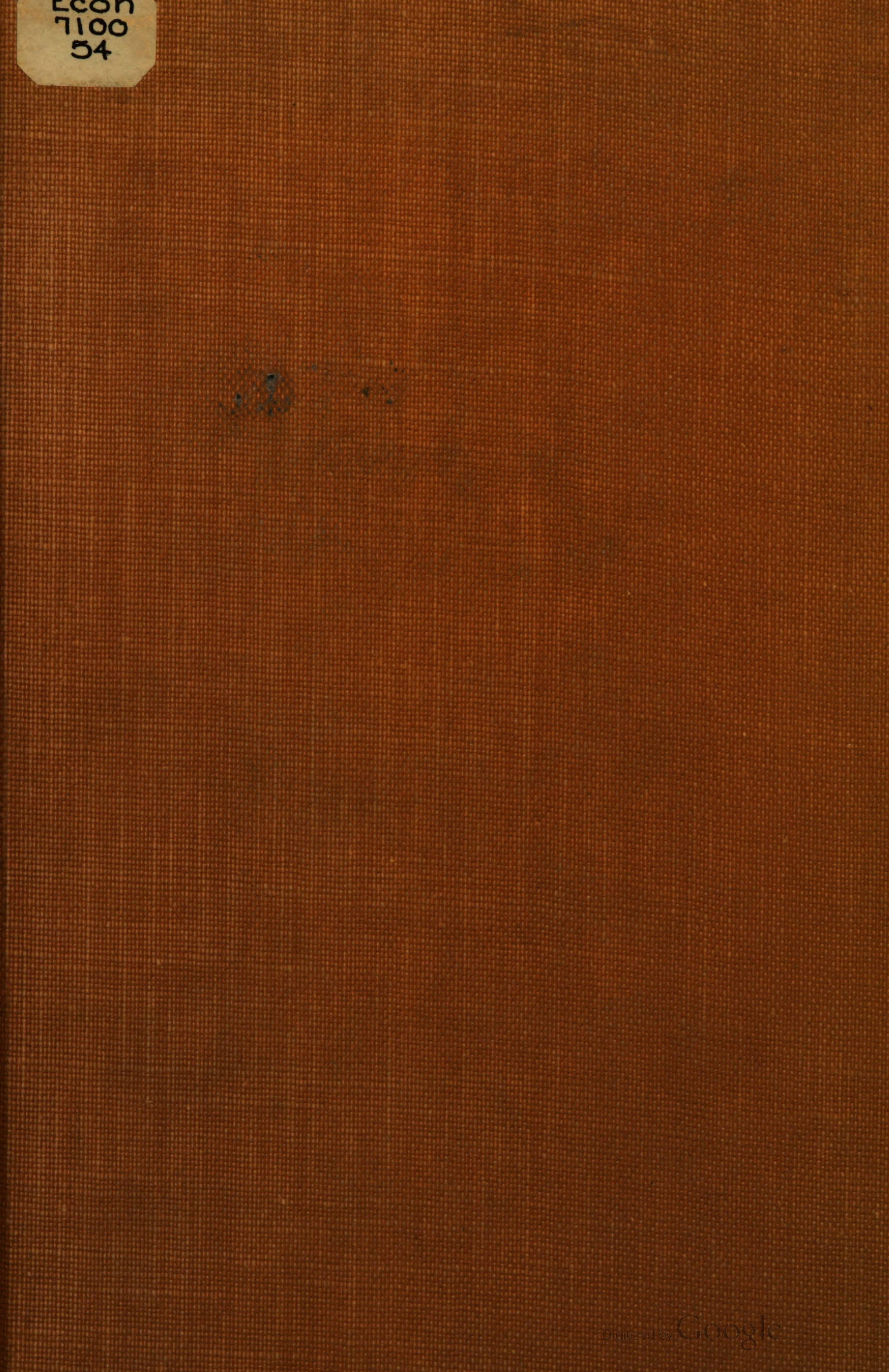






HANDELS- UND GESCHÄFTS-VERHÄLTNISSE IN OSTASIEN

NICOLAUS POST
K. U. K. VICE-CONSUL

WIEN 1900 • • • • • •
VERLAG DES K. K. ÖSTERR.
HANDELS-MUSEUMS • • • •

China.

Zunehmende Erschöpfung des inländischen Bedarfes, nicht minder sich von Tag zu Tag schwieriger gestaltende Productionsverhältnisse zwingen schon seit Langem die meisten europäischen Staaten dazu, neue Absatzgebiete für ihre Industrie zu suchen und vermehrte Handelsbeziehungen auch mit überseeischen Ländern anzuknüpfen. Der unerwartete Ausgang des chinesisch-japanischen Krieges, die hiebei zu Tage getretene tiefe Ohnmacht und Zerrüttung des chinesischen Staatswesens einerseits, der wichtige Aufschwung andererseits, welchen seitdem Industrie und Handel des Mikadoreiches genommen haben, lenkten begreiflicherweise in erhöhtem Maasse die Aufmerksamkeit der europäischen Staaten auf Ostasien und die reichen Absatzgebiete, welche daselbst noch der Ausbeute harren. Durch diesbezügliche Bestrebungen der einzelnen fremden Mächte, die Verpachtung chinesischer Gebiete an Deutschland, Russland, Grossbritannien und Frankreich, nicht minder die bevorstehende Eröffnung der grossen sibirischen Eisenbahn, durch welche eine directe Landverbindung Europas mit dem äussersten Osten Asiens geschaffen wird, sind die einzelnen Länder Ostasiens und deren eigenthümliche Landesverhältnisse nur noch mehr in den Vordergrund der öffentlichen Aufmerksamkeit gerückt worden. Wenn auch Oesterreich-Ungarn an politischer und commercieller Machtentfaltung in Ostasien sich nicht mit den übrigen Grossmächten Europas vergleichen kann, so verbinden es doch langjährige Geschäftsbeziehungen mit China und Japan und macht sich auch in unserem Vaterlande mit jedem Tage kräftiger der Ruf nach neuen Absatzgebieten und Steigerung der bisherigen Handelsbeziehungen mit den über-

seeischen Ländern geltend. Im Hinblicke darauf gebe ich mich der Hoffnung hin, dass die Handels- und Geschäftsverhältnisse Ostasiens einem actuellen Interesse auch in unseren competenten vaterländischen Kreisen begegnen.

In wirthschaftlicher Beziehung zerfällt Ostasien bekanntlich in vier grosse, unabhängige Gebiete, in die Kaiserreiche China, Japan und Korea sowie in die russischen Besitzungen. In dieser Reihenfolge will ich auch die wichtigsten für Handel und Industrie daselbst in Betracht kommenden Verhältnisse schildern.

Es bedarf wohl keiner Erwähnung, dass China, welches auch in seiner heutigen Ausdehnung noch zu den grössten Reichen gehört, welches in der Vergangenheit und der Gegenwart durch seine mannigfache Verschiedenheit der geographischen und klimatischen Verhältnisse, durch seine reichen Naturschätze und die zahlreichen Hilfskräfte, welche dem Lande zur Ausbeute derselben zur Verfügung stehen, durch seine eigene, unabhängig von anderen Gebieten entwickelte Cultur und das starre Festhalten an derselben entschieden zu den interessantesten Ländern nicht nur Ostasiens, sondern des gesammten Erdballes zu zählen ist. Was den Namen China anbelangt, so scheint derselbe durch die Bewohner Ostindiens, welche zuerst im XII. Jahrhunderte v. Chr. G. mit dem im äussersten Nordwesten Chinas gelegenen Reiche der Königsfamilie der Tsin in Verbindung traten und bald den Namen derselben auf alle übrigen Reiche Chinas ausdehnten, in das Abendland gelangt zu sein. Die Chinesen selbst kennen in ihrer Sprache die Bezeichnung „China" nicht, sondern nennen ihr Vaterland „die grosse Welt", „das Reich der vier Meere", das „Reich der Mitte" etc., sich selbst aber die „tapferen Männer" oder die Bewohner des Reiches der Mitte etc.

Geographie.

Das chinesische Reich erstreckt sich in seiner gegenwärtigen Ausdehnung vom Zusammenflusse des Argun und der Schilha, der beiden Quellflüsse des Amur, im äussersten Norden bis zur Insel Kanien im äussersten Süden, vom Pamirplateau im Westen bis zur Einmündung des Ussuri in den Amur im Osten. Abzüglich der in der Mitte dieses Jahrhunderts an Russland abgetretenen Gebiete in Nordostasien wird die gesammte Fläche des chinesischen Reiches auf ungefähr $12\frac{1}{2}$ Millionen km^2 geschätzt, also 18mal so gross als der gesammte Flächeninhalt Oesterreich-Ungarns. Die wichtigsten Grenzen Chinas sind im Nordosten der Yalufluss, welcher es von Korea trennt, die Bucht von Korea, ferner der Golf von Petschili, das Chinesische Meer, die Strasse von

Formosa, welche es von der seit dem Handelsvertrage von Shimoneseki an Japan abgetretenen Insel Formosa trennt, ferner im Süden der Golf von Tongking; die französische Colonie Tongking und der englische Besitz Oberburma begrenzen die südwestlichsten Provinzen Chinas, Huengsi und Yunnen, welche aber gerade in diesen Theilen von den unabhängigen Völkerschaften der Laos, Kakyens und Lingphos und anderen bewohnt werden. Der südliche Gebirgszug des Himalaya trennt China von den nördlichen Staaten Britisch-Ostindiens, der Gebirgszug von Karaharum, beziehungsweise der China nur nominell tributäre Staat Ladak bildet die Westgrenze des Reiches. Im Nordwesten trennen verschiedene Gebirge und der Altei, im Norden die Bandgebirge der Mongolei, im Nordosten der Argun, der Amurstrom und der Ussuri, somit am äussersten Nordosten eine Linie, welche den oberen Ussuri mit Korea verbindet, das Reich der Mitte von Russland, welches somit auf einer Ausdehnung von mehr als 85.277 *km* der unmittelbare Grenznachbar Chinas ist. Die gesammte Grenzentwicklung Chinas wird auf $22^1/_2$ Millionen *km*, nahezu die Hälfte des gesammten Erdumfanges geschätzt.

Was die Bodenerhebungen in China anbelangt, so gehört dieses Reich dem Gebirgssysteme des Himalaya an. Nach Norden fällt bekanntlich dieses Gebirge zu den Hochplateaux von Tibet, Ostturkestan und weiter nördlich zu jenem von der Mongolei ab, welche untereinander wieder durch einzelne, grössere Gebirgsketten getrennt sind, von denen die mittleren mit dem Pamirplateau zusammenhängen. Diese Hochplateaux stellen mit Ausnahme einzelner fruchtbarer Flussthäler einen Complex von Steppen und Wüsten dar, welche, zumeist von halbwilden Nomadenvölkern bewohnt, für den fremden Handel Chinas wenig oder gar nicht in Betracht kommen. Nach Osten sendet das Himalayagebirge mehrere Ausläufer, von denen der südöstlichste die im östlichen Theile Thibets entspringenden Ströme Irawaddi, Salmein und den Mekong begleitet und Hinterindien durchzieht. Von diesem Gebirgszuge streichen einzelne Gebirge nach Südchina und erfüllen die Provinzen Yunnan, Kweitschau, Kiangsi, Kiangtung und Fukien. Nach Nordosten setzen sich die Ausläufer des Himalaya, das östliche Kwenlungebirge, fort und bilden die Gebirgsländer von Szechuen, Schensi, Schansi und Honzu. Nördlich vom Hoangho stellen sich diese Ausläufer auch als die südlichen Randgebirge der Mon.

golei dar, an welche sich im Nordosten das Chingangebirge und das Hochland der Mandschurei anschliesst. Das Land zwischen diesen südöstlichsten und nordöstlichen Ausläufern des Himalayagebirges einerseits und dem Meere andererseits ist als das eigentliche China zu betrachten, welches von zahlreichen und sehr bedeutenden Strömen bewässert wird. Diese natürlichen Wasserstrassen, hinsichtlich welcher ich kein Land der Erde mit China vergleichen kann, bilden die grössten Hilfskräfte für die Entwicklung von Handel und Verkehr in diesem grossen Reiche und ersetzen zum grössten Theile die fehlenden Landcommunicationen.

Die beiden wichtigsten Ströme sind der Hoangho oder gelbe Fluss und der Yangtsekiang oder blaue Fluss. Beide Flüsse entspringen, kaum hundert Meilen von einander getrennt, in dem nordöstlichsten Theile Thibets, wo auch die grossen Ströme Hinterindiens ihren Ursprung haben. Der Hoanghostrom durchbricht in zahlreichen Krümmungen die nordöstlichen Randgebirge Thibets sowie jene im Süden der Mongolei, erreicht nach Aufnahme des Wecho, des bedeutendsten seiner schiffbaren Nebenflüsse, den südlichsten Punkt und strömt sodann in nordöstlicher Richtung durch die Tiefebene von Shensi dem Golfe von Petschili zu. Grosse Ueberschwemmungen und Dammbrüche hatten vor vielen Jahrhunderten bekanntlich den Unterlauf des Hoangho nach dem Süden von Schantung abgelenkt, woselbst er sich nördlich von der Yangtsekiangmündung in das Gelbe Meer ergoss.

Auch heute noch bringen die alljährlich wiederkehrenden Ueberschwemmungen zur Zeit der Schneeschmelze in den Gebirgen Elend und Verwüstung über die weiten, fruchtbaren Gebiete, welche er durchströmt, und nicht mit Unrecht wird er von den Chinesen als „die Sorge Chinas“ bezeichnet. Das grosse Gefälle in seinem mittleren Laufe, die enormen Sand- und Geröllmassen, welche er in seinem Unterlaufe ablagert, machen ihn auch für die Schiffahrt wenig geeignet. Projecte zur Regulirung des Stromes wurden zu verschiedenen Zeiten sowohl von Chinesen als auch von fremdländischen Ingenieuren ausgearbeitet, und erst in diesem Frühjahre, als eine neuerliche Ueberschwemmung eintrat, viele hunderte von Menschen hiebei ums Leben kamen, andere brotlos wurden, entsandte der Pekinger Hof Li-Hung-chang in Begleitung zweier belgischer Ingenieure an den Hoangho, um Vorschläge für die Regulirung dieses Stromes zu erstatten. Solche wurden auch thatsächlich

der kaiserlichen Regierung unterbreitet, ob dieselben aber zur Ausführung gelangen und das hiefür erforderliche Capital von vielen Millionen Gulden seitens der chinesischen Regierung aufgebracht werden wird, bleibt noch lange dahingestellt. Das genannte Stromgebiet des Hoangho wird auf ca. 1,230.000 *km*² geschätzt, ein Flächeninhalt, welcher ungefähr jenem der österreichisch-ungarischen Monarchie und Deutschlands zusammengenommen entspricht. Die Entfernung, welche den Ursprung des Hoangho von seiner Mündung trennt, beträgt, in der Luftlinie gemessen, 2067 *km*, die zahlreichen Windungen des Stromes machen den Lauf desselben jedoch doppelt so lang.

Für die Binnenschiffahrt Chinas weit bedeutender als der Hoangho ist der Yangtsekiangstrom, welcher, aus drei Quellflüssen gebildet, das Bergland von Szechuen in zahlreichen, pittoresken Engpässen, sogenannten Forges, durchbricht, und in einem nordöstlichen Laufe durch die Tiefebenen der Provinzen Hupeh, Onhui und Kwengsu, der fruchtbarsten und reichsten Theile Chinas, der gelben See zufliesst. Sein Lauf beträgt ungefähr 4827 *km* und erfolgt die Mündung des Yangtsekiang in einem grossen Delta, welches sich in Folge der alljährlichen grossen Sand- und Erdmassen, welche der Strom der See zuführt, immer weiter in das Meer hinaus sich vorschiebt. Seine bedeutendsten Nebenflüsse sind der Kankiang, welcher sich durch den Poyangsee in den Yangtse ergiesst; der Tangtingsee, weiter stromaufwärts am Yangtsehiang gelegen, empfängt die Nebenflüsse Siang und Yuen, welche die Wasserverbindung mit den Provinzen Kweitschau und Hünan herstellen. Vom Norden mündet der Krufluss bei Huchow in den Yangtsekiang. Unmittelbar vor seiner Mündung in das Meer nimmt letzterer auf seinem rechten Ufer auch noch den Whengpoo auf, an welchem 18 *km* stromaufwärts Shanghai, das Handelscentrum Mittelchinas, gelegen ist.

Im Gegensatze zum Hoangho zeichnet sich der Yangtsekiang durch tieferes und gleichförmigeres Fahrwasser aus, weshalb er schon von der Grenze Szechuens angefangen bis zu seiner Mündung, d. i. auf einer Strecke von mehr als 2700 *km* für einheimische Dschunken schiffbar ist. Grosse Seedampfer gehen bis Kenkow, d. i. ungefähr 1000 *km* von der Mündung entfernt, und gelänge es, die vorerwähnten Forges für Dampfschiffe zugänglich zu machen, was übrigens bereits im Zuge ist, so würde der Dampfschiffahrtsverkehr leicht bis zu 2500 *km* Ausdehnung auf diesem Strome ver-

längert werden können. Das gesammte Stromgebiet des Yangtsekiang wird auf ca. 1,419.000 km^2 geschätzt, und ist derselbe daher mit Recht zu den grössten Strömen der Welt zu zählen.

Zahlreiche andere Flüsse ergiessen sich in das Meer, von der Insel Keinon im Süden angefangen bis zum Yenflusse im Nordosten. Im Süden ist der bedeutendste der Perlfluss oder Chuhiangfluss, welcher von drei Flüssen, dem West-, Nord- und Ostflusse gebildet wird. Für den Handel und Verkehr Südchinas ist der wichtigste der erstgenannte, der Westfluss, welcher die Verbindung mit den südwestlichsten Provinzen Chinas, Yunnen und Kweitschau herstellt. Für Dampfschiffe theilweise schiffbar sind auch der Minfluss, an welchem Futschau, der Tsih, an dem Ningpo gelegen ist, ferner der Peiho im Norden, welcher bei Tientsin und in der Nähe von Peking vorbeifliesst und, so lange die Eisenbahn zwischen diesen beiden Städten nicht hergestellt war, die wichtigste Verkehrsader für den Handel Nordchinas war.

Von Seen sind im Gebiete des Yangtsekiangstromes die schon erwähnten Tungting- und Peyangseen bemerkenswerth, von welchen ersterer einen Umfang von circa 359 *km* hat, der letztere 145 *km* lang und 32 *km* breit ist. Inmitten der Seen sind zahlreiche kleine Inseln gelegen, welche sich durch prachtvolle landschaftliche Schönheiten auszeichnen. Zahlloses Wasserwild bevölkert beide Seen und macht sie zu beliebten Punkten für die Jagdausflüge der in den chinesischen Vertragshäfen ansässigen Fremden. Das Gleiche gilt insbesondere auch hinsichtlich des Tahusees bei Sutschau, dessen Ausfluss der schon früher erwähnte Whingpoofluss ist.

Der einzige grössere See im Flussgebiete des Hoangho ist der Hungtsih in der Provinz Kiangsu, durch welchen der noch später zur Besprechung gelangende Kaisercanal seinen Lauf nimmt. Die Steppen und Wüsten der Mongolei enthalten zahlreiche Seen, in welche auch die meisten Flüsse dieser Gebiete sich ergiessen. Der wichtigste ist der Lob-nor in Ostturkestan, welcher jedoch in der Sommerszeit mehr einem Sumpfe gleicht und bis zu 120 *km* lang ist. Nordöstlich von Tibet ist der Kokonor bemerkenswerth, welcher von zahlreichen kleinen Seen umgeben ist. Die meisten dieser Seen sind Bitterseen, und wird an den Ufern derselben auch die Gewinnung von Salz betrieben.

Ueberblickt man die gesammte topographische Beschaffenheit des chinesischen Reiches, so gehören mehr als zwei Drittel desselben dem Gebirgslande an, und um-

fasst dieser Theil zumeist die gegen Westen, gegen Tibet zu gelegenen Gebiete. Einen hügeligen Charakter tragen die Territorien südlich des Yangtsekiang, welche die Provinzen Fuhkien, Kiangsi, Kwangtung und Theile von Hunan und Hupeh umfassen. Die grosse Tiefebene liegt im Nordosten davon und stellt begreiflicherweise den fruchtbarsten und reichsten Theil Chinas dar. Dieselbe reicht von der grossen chinesischen Mauer und den Hügeln nordwärts von Peking im Norden bis zu dem Yangtsekiang im Süden, im Westen von der Provinz Hupeh bis zur Meeresküste im Osten. Der Flächeninhalt dieser grossen chinesischen Tiefebene wird auf ca. 543.900 km^2 geschätzt, ist somit ungefähr siebenmal grösser als die Tiefebene der Lombardei und wird an Ausdehnung höchstens durch jene von Bengalen in Ostindien erreicht. Der nördliche Theil enthält zumeist Löss- und Alluvialboden, der südliche, am Yangtsekiang gelegen, ist vielfach versumpft und von zahlreichen Wasserläufen durchschnitten. Nichtsdestoweniger ist dieser Theil der Tiefebene der fruchtbarste und kommt insbesondere hinsichtlich der Production von Thee, Seide, Baumwolle, Getreide und Tabak in erster Linie in Betracht. Dementsprechend ist auch dieses Gebiet das dichtbevölkertste von China, indem es allein 177 Millionen Einwohner enthalten soll, somit nahezu die Hälfte ganz Europas.

Was die Küsten Chinas anlangt, so sind dieselben nur im Norden am Golfe von Petschili, an der Mündung des Peiho sowie westwärts an jener des Hoangho flach, nicht minder im Süden an der Deltamündung des Yangtsekiang. Das zwischen der Hoangho- und Yangtsekiangmündung sich erhebende Bergland von Schantung, welches sich jenseits der Strasse von Petschil- auf der Liautung-Halbinsel fortsetzt, macht die Seeufer zu beiden Seiten der vorgenannten Meerenge steil, und ist die Nordostspitze von Schantung, an welcher auch bekanntlich vor vier Jahren das deutsche Kanonenboot „Iltis“ zugrunde ging, wegen seiner Klippen bei den Seefahrern äusserst gefürchtet. Desgleichen trägt die Küste von der Einmündung des Ningpoflusses bis hinab nach Hongkong einen gebirgigen Charakter an sich, welcher auch weiter südwestlich gegen die Grenze von Tongking sich fortsetzt und nur durch die breiteren Flussmündungen unterbrochen wird. Da die Gebirge an der südlichen Küste Chinas zumeist jeder Waldvegetation entbehren und als nackte, weisse Felsen sich darstellen, so gewährt der Anblick derselben keinen angenehmen

Eindruck und lässt wenig die Fruchtbarkeit der dahinter liegenden Theile Chinas errathen. Ich bemerke schon an dieser Stelle, dass grössere Wälder überhaupt gegenwärtig nur in den westlichen, weniger bevölkerten Theilen Chinas zu finden sind, in den übrigen Theilen desselben jedoch die einst vorhandenen Wälder schon längst von der dichten Bevölkerung ausgerodet oder verwüstet wurden, ohne dass im geringsten für Nachpflanzungen gesorgt worden wäre.

Klima.

Was das Klima Chinas anbelangt, ist dasselbe im Allgemeinen bedeutend kälter als dies seiner Breitelage entspricht, und die durchschnittliche Jahrestemperatur z. B. von Canton entspricht nur jener von New-Orleans, obwohl letzteres 7° nördlicher als Canton gelegen ist. Die durchschnittliche Jahrestemperatur in der grossen chinesischen Tiefebene beträgt ca. 8° R., ist also um 8° kälter als jene von Neapel, welches ungefähr in derselben Breite liegt. Höchste und niedrigste Temperatur daselbst schwanken von + 32° R. bis — 12° R. und der geringe Schnee, der im Winter fällt, ist viel schneller von den sibirischen Winden weggeblasen, als er zum Schmelzen gelangt. Im Frühjahre, wenn die Hitze steigt, entwickeln sich heftige Stürme, welche den Sand aus den Steppen der Mongolei bis tief nach Nord- und Mittelchina etc. bis Tientsin und oft auch nach Shanghai führen. So gesund im Allgemeinen das Klima Nordchinas, insbesondere auch Pekings ist, so sehr verschlimmert es sich gegen Süden, gegen das Thal des Yangtsekiang, wo rapide Temperaturstürze und grosse Feuchtigkeit der Luft sehr häufig sind und daher Malariafieber, Leber-, Magen- und Bauchkrankheiten nur zu häufig bei Eingeborenen sowohl als auch bei den daselbst wohnhaften Fremden nach sich ziehen. Der Sommer beginnt z. B. in Shanghai Ende Mai und dauert fast ohne Unterbrechung einer Abkühlung bis Ende September, worauf bis Ende December die schönste Saison in Mittelchina, der kühle und wunderbare Herbst folgt.

Gegen Neujahr steigert sich die Kälte, es tritt der Winter ein, der mit seiner Regenzeit oft bis Ende April dauert. Das Frühjahr ist sehr kurz, oft ist auch der Uebergang vom Winter zum Sommer unmittelbar.

Bevölkerung.

Die weitaus überwiegende Bevölkerung des chinesischen Reiches setzt sich aus den Chinesen zusammen, gegenüber welchen gleichwohl die Ueberreste der früheren eingeborenen Bevölkerung, die Miaotse, Limu, Kakyen, ferner die Manchus, die Mongolen, die verschiedenen

Stämme der Tartaren, Kirgisen, Tibetaner u. s. w. nicht gänzlich zu übersehen sind.

Die erstgenannten Ureingeborenen sind gegenwärtig auf einzelne unwirthliche Theile der südwestlichen, an der Grenze von Tibet gelegener Theile Chinas beschränkt, wo sie fast unabhängig von der chinesischen Regierung unter ihren eigenen Häuptlingen leben. Aehnliches gilt auch von den stammverwandten Ureingeborenen im Innern der Insel Hainan. Die Mongolen sind ausschliesslich ein Nomadenvolk und bewohnen die Steppen der Mongolei im Norden und Nordwesten des eigentlichen China. Der Volksstamm der Mandschus, welchem auch die gegenwärtig regierende Dynastie der chinesischen Kaiser angehört, ist hingegen ein Ackerbau- und Jägervolk, welches seine Wohnstellen in der Mandschurei, den gegen die russischen Gebiete in Ostasien gelegenen Theilen Chinas hat. Unter den übrigen Nomaden- und Jägerstämmen Tibets, Ostturkestans und der Mongolei sind höchstens noch die Tibetaner hervorzuheben, welche in den südlichen Theilen Tibets ansässig sind und die charakteristischen Merkmale der Mongolen sowohl als auch der Hindus vereinigen. Es ist begreiflich, dass auch innerhalb der chinesischen Eingeborenen namhafte Unterschiede zwischen jenen des Nordens und des Südens bestehen.

Im Allgemeinen sind die Südchinesen viel grössere, stärkere, breitschulterige Gestalten, während der Nordchinese mehr klein, mager und schwächlich ist. Hinsichtlich Geist und Charakter ist der Südchinese entschieden viel intelligenter, offener und leicht erregbar, gegenüber dem Nordchinesen, dessen Auffassungsgabe viel langsamer, dessen Benehmen verschlossen ist.

Obwohl seitens der Kaiser von China zu wiederholtenmalen Volkszählungen im Reiche unternommen wurden, so haben dieselben doch wie so viele von der chinesischen Regierung getroffene Maassregeln mit Rücksicht auf die Art und Weise, wie sie durchgeführt wurden, keinen Anspruch auf Genauigkeit und Verlässlichkeit. Vergleichende Schätzungen lassen darauf schliessen, dass das gesammte chinesische Reich eine Bevölkerung von 450 Millionen Seelen besitzt, wovon 420 Millionen auf das eigentliche China, der Rest auf die Mandschurei, Mongolei, Tibet und Ostturkestan entfallen. Vergleicht man die Bevölkerungsziffer des eigentlichen China mit dessen Flächeninhalt, so ergibt sich eine viel grössere Dichtigkeit der Bevölkerung als in den meisten Ländern Europas, Belgien ausgenommen.

Einen verschwindend kleinen Bruchtheil gegen vorerwähnte Ziffern macht die Bevölkerung der in den chinesischen Vertragshäfen sowie im Innern Chinas ansässigen Fremden aus. Nach den neuen Berichten der kaiserlich chinesischen Seezollverwaltlung betrug dieselbe im abgelaufenen Jahre ca. 18.000 Seelen.

Davon entfielen auf Engländer und Amerikaner nahezu die Hälfte, nach dem anglosächsischen Element nehmen die Angehörigen des Deutschen Reiches die erste Stelle ein. Der Zunahme des Handels der einzelnen fremdländischen Staaten in China und deren diesbezüglichen Bemühungen entsprechend, hat sich während der letzten Jahre die Zahl der britischen, deutschen, amerikanischen, holländischen, russischen, schwedisch-norwegischen, belgischen, japanischen Staatsangehörigen vermehrt und ist diesbezüglich insbesondere die rapide Steigerung der Einwanderung von Deutschen, Japanern und Amerikanern in China hervorzuheben. Der Antheil der übrigen Staaten an der fremdländischen Bevölkerung in China blieb stationär, und gilt dies insbesondere auch hinsichtlich unserer Monarchie. Unsere Colonie in ganz China beläuft sich, wie schon oben erwähnt, auf ca. 100 Seelen, wovon ca. 30 Missionäre und Ordensschwestern, 10 Angestellte der kaiserlich chinesischen Seezölle, 5 Kaufleute, 3 Bankangestellte, 1 Ingenieur, je ein Apotheker, Weinbauexperte, Krankenwärter etc., die Uebrigen Besitzer von Schankgewerben und Familienangehörige und Kinder sind. Zu bemerken ist, dass von den 100 Seelen unserer Colonie in ganz China mehr als zwei Drittel in Shanghai ansässig sind.

Verfassung.

Die Herrschaft über dieses gewaltige Reich der Mitte liegt in den Händen des Kaisers von China, welcher nach den chinesischen Gesetzen selbst das „einzige Haupt der Verfassung und der Staatsverwaltung ist; er ist betrachtet als der Statthalter des Himmels auf Erden, speciell bestimmt, fremde Völker zu regieren; er ist der Höchste in allen Dingen, zu gleicher Zeit die höchste gesetzgebende als auch ausführende Gewalt in seiner Hand vereinigend". Der gegenwärtige Kaiser ist Tsao-Tien-Kuangsü, welcher, im Jahre 1871 geboren, am 12. Jänner 1875 seinem Onkel Tsaisun unter der Vormundschaft der Witwe Letzterens, der Kaiserin-Witwe und eines Regentschaftsrathes auf dem Kaiserthrone gefolgt war. Obwohl von schwächlicher Gesundheit, schenkte er doch der Ausübung seiner Herrscherpflichten grosse Aufmerksamkeit, und beeinflusst durch die am Pekinger Hofe aufgetretene Reformpartei unter der Führung des

ehemaligen chinesischen Journalisten Kang-juwei, begann er voriges Jahr eine durchgreifende Vereinfachung und Verbesserung der chinesischen Staatswerwaltung in Angriff zu nehmen. Zahlreiche unnütze Staatsämter wurden abgeschafft, andere vereinigt, moderne Reformen in den Finanzen und der Staatsverwaltung eingeführt etc. Da die bisherigen Besitzer dieser Stellen sich bald in ihrer Macht bedroht sahen, so vereinigten sie sich, um unter der Führung der vorgenannten Kaiserin-Witwe den jugendlichen, neuerungssüchtigen Kaiser seiner Alleinherrschaft zu berauben. Anfangs verlautete, dass er selbst vergiftet worden sei, später stellte es sich jedoch heraus, dass er in einem Theile des kaiserlichen Palastes internirt worden war und die Mitregentschaft seiner Tante, der Kaiserin-Witwe, annehmen musste. Das Haupt der Reformpartei Kang-Yuwei entkam trotz aller Bemühungen und Verfolgungen des kaiserlichen Hofes unter dem Schutze eines britischen Kriegsschiffes nach Hongkong, von wo er seitdem nach Japan und Amerika geflüchtet ist, die übrigen Berather des Kaisers wurden hingerichtet oder verbannt, alle Reformversuche ebenso rasch, als sie eingeführt worden waren, aufgehoben und das alte, conservative Regierungsystem wieder hergestellt. Obwohl keine berathende oder gesetzgebende Körperschaft dem chinesischen Kaiser zur Seite steht, so ist er doch verpflichtet, gewisse allgemeine Gesetzesvorschriften zu befolgen und die wichtigsten Staatsangelegenheiten mit den höchsten Staatswürdenträgern zu berathen. Die kaiserliche Cabinetskanzlei und der Staatsrath sind die beiden Verbindungsglieder, durch welche der Kaiser mit den übrigen Behörden verkehrt und das Reich nach aussen und nach innen regiert. Beiden vorgenannten höchsten Centralstellen sind alle übrigen Behörden der Staatsverwaltung untergeordnet. Diese sechs Kammern sind das Bureau für innere Verwaltung des Reiches, die Finanzkammer, das Bureau für Ceremonien, die Kriegsverwaltung, die oberste Strafkammer, das Departement für öffentliche Bauten, ferner gehören dazu das Colonialamt für die Verwaltung der chinesischen Gebiete ausserhalb des eigentlichen China, nämlich für die Mongolei, Ili, Kokonor, Tibet etc., das Censoramt, das Bureau für die Entgegennahme von Bittschriften, der oberste Gerichts- und Revisionshof und endlich die kaiserliche Akademie. Ein Ausschuss des Grossen Staatsrathes bildet den sogenannten Tsungli-Yamen, welcher speciell für die Führung von Verhandlungen mit den fremden Mächten bestimmt ist und dem Auswärtigen Amte Chinas entspricht. Hinsichtlich

der Provinzialverwaltung theilt die chinesische Staatsverwaltung das gesammte Reich in drei getrennte Gebiete ein:

1. in das Gebiet des eigentlichen China, welches 18 Provinzen umfasst und jenes Territorium darstellt, welches von den Mandschu, den Begründern der heutigen Kaiserdynastie, im Jahre 1664 erobert wurde;

2. in die Mandschurei, das Vaterland der Mandschu, welches im Nordosten des Golfes von Peschili gelegen ist;

3. in die sogenannten Colonialbesitzungen, welche alle übrigen Territorien des chinesischen Reiches ausserhalb der 18 Provinzen und der Mandschurei, insbesondere die Mongolei, Ili, die Sungarei, Ostturkestan, Koko-nor, Tibet etc. umfassen.

15 Provinzen des eigentlichen China werden von Generalgouverneurs im Auftrage des chinesischen Kaisers regiert, und zwar befindet sich der Sitz des Generalgouverneurs für die Provinz Tschili in Tientsin, jener des Generalgouverneurs für die drei vereinigten Provinzen Kiangsu, Kiangsi und Anhui in Nanking, jener des Generalgouverneurs für Hünen und Hupeh in Wuchang, gegenüber Hankow, ferner des Generalgouverneurs für Fuhien und Chekiang in Futschau, des Generalgouverneurs für die beiden Provinzen Schensi und Kansu in Singanfu, für Szechuen in Tschungking, für Kungtung und Kuangsi in Canton und endlich für Yunnan und Kweitschau in Kweyangfu. Die drei restlichen Provinzen Honau, Schantung und Schansi werden von Gouverneuren verwaltet. Die drei Provinzen der Mandschurei, Shenking, Kirin und Keilungkiang, unterstehen je einem Tartarengeneral, ebenso die Provinz Ili in der Mongolei, während die Verwaltung der übrigen Colonialgebiete in den Händen von politischen Agenten oder kaiserlichen Residenten liegt. Die Gouvernements theilen sich wieder in Präfecturen, letztere in Subpräfecturen, diese in die kleinsten staatlichen Amtsbezirke, deren Verwaltung sogenannten Bezirksmagistraten anvertraut ist.

Die Generalgouverneure, die fälschlich von den Fremden auch oft Vicekönige genannt werden, haben sehr weitgehende Befugnisse, und sind dieselben zugleich Commandanten über die in ihren Provinzen internirten Truppen. Da fast alle Stellen in der chinesischen Staatsverwaltung käuflich, die Beamten zudem äusserst schlecht gezahlt sind, so bestreben sich dieselben begreiflicherweise, aus ihrer Amtsführung so viel materiellen Nutzen herauszuschlagen als nur möglich, umsomehr, als jeder Functionär jeden Augenblick entlassen werden kann und die

Wiedereinsetzung in seine frühere Stelle eventuell nur durch neue Bestechungen seiner Feinde oder Vorgesetzten erreichen kann. In Folge dessen ist schon längst die weitestgehende Zerrüttung in dem chinesischen Staatswesen eingetreten, welche in gleicher Weise sowohl die Civilverwaltung als auch jene des Heeres und der Flotte umfasst. Unter diesen Umständen darf es nicht erstaunen, dass die Staatseinnahmen sich stetig verringern und Heer und Flotte trotz der zahlreichen Reformen und Neuanschaffungen in einem weit desolateren Zustande sind als bevor.

Die Entwicklung der Beziehungen Chinas mit dem Auslande.

Ungeachtet der Abgeschlossenheit, in welcher das Reich der Mitte bis in die Gegenwart gegenüber der Aussenwelt verharrte, scheint es doch schon in den ältesten Zeiten rege Handelsbeziehungen mit den Nachbarländern, insbesondere Indien, Persien und Turkestan, gepflegt zu haben, auf welchem Wege auch die Kunde von China und seinen Producten bis in das Abendland drang. So erwähnt schon Ptolemaeus in seinen Werken Chinas, und war chinesische Seide sowohl in Rom als auch in Athen wohlbekannt und hochgeschätzt.

Die grosse Entfernung zu Wasser als zu Lande, welche das Reich der Mitte von Europa trennte, die im Hinblicke darauf noch geringe Entwicklung der Schifffahrt und des Transportwesens verhinderten jedoch bis zum Ausgange des Mittelalters die Anknüpfung directer Handelsbeziehungen. Der Portugiese Raphael Perestrello war der erste Fremde, welcher nach der Eroberung Malaccas im Jahre 1516 eine Dschunke unter fremder, d. i. portugiesischer Flagge nach China führte. Andere portugiesische Kaufleute folgten bald nach, und durch das Zuvorkommen der chinesischen Regierung besass Portugal schon im Jahre 1537 drei Niederlassungen bei Canton, darunter jene von Macao. Später wurde eine portugiesische Factorei auch bei Ningpo errichtet. Uebergriffe, welcher sich die Bewohner letzterer gegen die eingeborene Bevölkerung schuldig gemacht haben sollen, veranlassten letztere, die Niederlassung bei Ningpo um 1545 anzugreifen und fast alle Bewohner, gegen 800 Portugiesen und mehrere tausend zum Christenthume bekehrte Chinesen, niederzumetzeln. Die Ueberreste der Umfassungsmauern, welche diese reiche portugiesische Niederlassung umgaben, sah ich selbst noch gelegentlich eines Ausfluges, welchen ich von Shanghai in die Nähe von Ningpo machte. In Folge dessen beschränkten sich die Portugiesen auf die Halbinsel Macao, welche denselben seitdem von China als unbestrittener Besitz überlassen wurde.

Spanien kam mit China in Folge der Eroberung der Philippinen im Jahre 1543 in Berührung, von wo aus schon damals chinesische Kaufleute einen lebhaften Handel mit dem asiatischen Festlande unterhielten. Spätere Versuche Spaniens, in China festen Fuss zu fassen, schlugen fehl, und die harte und oft willkürliche Behandlung, welche den chinesischen Plantagenarbeitern und Kaufleuten auf den Philippinen seitens der spanischen Behörden zutheil ward, veranlasste Viele, in ihr Mutterland zurückzukehren, und unter dem Einflusse dieser Verhältnisse wurden die Handelsbeziehungen zwischen den Philippinern und China eher verringert als gefördert.

Die Holländer erschienen in Ostasien bekanntlich unmittelbar nach siegreicher Beendigung ihrer Freiheitskriege und besetzten im Jahre 1624 die Pescadoren, eine Inselgruppe in der Strasse von Formosa. Da die Chinesen in Folge dessen sehr für ihren Handel in Südchina zu befürchten begannen, so wussten sie die Holländer zu bewegen, diesen sehr günstig gelegenen Besitz aufzugeben und Formosa, deren eingeborener Bevölkerung die Chinesen bisher selbst noch nicht Herr werden konnten, zu occupiren. Die Holländer gingen in die Falle, mussten sich jedoch bald angesichts des hartnäckigen Widerstandes der Eingeborenen lediglich auf einen schmalen Küstenstrich beschränken, wo sie das Fort Seeland errichteten. Doch schon im Jahre 1657 wurden die Holländer trotz ihrer heldenmüthigen Vertheidigung gezwungen, diesen Besitz an die Eingeborenen, mit welchen sich mittlerweile auch China verbündet hatte, auszuliefern, womit die Herrschaft der Holländer auf Formosa ihr Ende erreichte.

Um dieselbe Zeit trat auch Russland durch zwei Kosaken, welche als Emissäre nach Peking geschickt wurden, in directe Beziehungen zum chinesischen Kaiserhofe. Ich bemerke hiebei, dass diese beiden Reiche schon früher auf der Karawanenstrasse, die von Peking via Urga und Kiachta nach Transbaikalien und Sibirien führt, rege Handelsbeziehungen unterhielten, und dass dieser Landweg vielfach überhaupt als der älteste angesehen wird, auf welchem Peking und Nordchina im Handelsverkehre mit dem übrigen Asien standen.

Dem mittlerweile eingetretenen Vordringen Russlands in Nordostasien, d. i. in der Amurprovinz, wurde durch den Vertrag von Albasien ein Schranken gesetzt, in Folge dessen Russland sich von der chinesischen Mandschurei zurückziehen musste. Wie später dessenunge-

achtet das Czarenreich in den Besitz von ganz Nordostasien gelangte, behalte ich mir vor, noch bei der Besprechung der Handels- und Geschäftsverhältnisse Sibiriens eingehender zu erörtern.

Um nun zur Entwicklung der Handelsbeziehungen Chinas mit Grossbritannien überzugehen, welche in der Folge die grössten und bedeutendsten werden sollten, bemerke ich, dass das erste englische Schiff im Jahre 1635 vor Macao und Canton erschien. Die Portugiesen versuchten begreiflicherweise Alles, um bei der chinesischen Regierung die Gestattung englischer Schiffahrt und englischen Handels in China zu hintertreiben. Thatsächlich gelang es der britisch-ostindischen Compagnie, welche das Monopol des Handels mit Ostindien und allen weiter östlich gelegenen Theilen Asiens besass, erst im Jahre 1684 Handelsbeziehungen mit Canton, später auch mit Amoy, Ningpo und den Chusaninseln anzuknüpfen.

Gleichwohl entwickelte sich der britische Handel nur langsam, da er sehr in Folge der gegentheiligen Bestrebungen und Unterdrückungen seitens der chinesischen Mandarinen zu leiden hatte. Um diesen ein Ende zu machen, entschloss sich die britische Regierung im Jahre 1792, eine diplomatische Mission unter Lord Macartney an den kaiserlichen Hof von Peking zu entsenden, welcher es auch gelang wichtige Privilegien für den britischen Handel zu erwerben. Im Jahre 1834 verlor die ostindische Compagnie ihr bisheriges Handelsmonopol in China und stellte somit ihre Thätigkeit daselbst ein. Lord Napier wurde im selben Jahre als Chef-Superintendent des britischen Handels in Canton bestellt und sollte fortan die Handelsbeziehungen Grossbritanniens mit China pflegen und leiten. Wider Erwarten stiess derselbe jedoch bei seiner Amtsübernahme auf hartnäckigen Widerstand seitens der chinesischen Behörden. Streitigkeiten brachen zwischen den chinesischen und englischen Kaufleuten aus, welche Erstere des Opiumschmuggels beschuldigten und die Verhinderung desselben durch die chinesische Regierung verlangten. Handel und Schiffahrt kamen wiederholt zum vollständigen Stillstande, die diplomatischen Unterhandlungen schlugen fehl, und im Jahre 1840 entschloss sich die britische Regierung, zu den Waffen zu greifen. Damit brach der erste Krieg zwischen China und Grossbritannien aus, welcher zur Besetzung der Chusan-Inseln, zur Eroberung von Canton, Amoy, Ningpo und Shanghai seitens Englands führte und erst durch den Frieden von

Nanking 1842 beendigt wurde. Durch denselben wurden die Häfen von Canton, Amoy, Futschau, Ningpo und Shanghai dem britischen Handel eröffnet und ein Zolltarif für die Waarenein- und Ausfuhr von und nach chinesischen Territorien vereinbart. Zu gleicher Zeit wurde die Insel Hongkong an Grossbritannien abgetreten.

Der Abschluss des Friedensvertrages von Nanking, welcher die erste Bürgschaft für eine sichere Entwicklung fremdländischen Verkehres bot, lenkte begreiflicherweise auch die Aufmerksamkeit der übrigen Staaten des Westens auf sich, welche sich beeilten, mit China gleichfalls Handels- und Schiffahrtsverträge abzuschliessen, in welchen sie im Allgemeinen der bereits Grossbritannien gewährten Rechte theilhaftig wurden. Solche Staaten waren Frankreich, die Vereinigten Staaten von Amerika, Belgien, Holland, Preussen, Spanien und Portugal.

Die im Jahre 1853 ausgebrochene Taiping-Revolution, während welcher die meisten Städte im Yangtsekiangthale in die Hände der Insurgenten fielen und Handel und Verkehr in ganz China ins Stocken geriethen, zeigte die zunehmende Ohnmacht Chinas, welches sich schliesslich gezwungen sah, zur Bekämpfung der Insurgenten die Hilfe Grossbritanniens anzurufen. Durch dieselbe wurde die Taiping-Revolution im Jahre 1857 unterdrückt. Bald darauf kam es aber neuerdings zu Streitigkeiten zwischen Grossbritannien und China, in Folge welcher der zweite Krieg zwischen diesen Mächten ausbrach, in welchem gleichwohl Grossbritannien auch durch die Streitkräfte Frankreichs unterstützt wurde In Folge der Cernirung Pekings erzwangen die beiden verbündeten Mächte den Frieden von Tientsin im Jahre 1860, in welchem der Hongkong auf dem Festlande gegenübergelegene Hafen Kowloon an Grossbritannien abgetreten und neue Häfen, insbesondere Tientsin, Hangkow und der Yangtsekiangstrom von seiner Mündung bis zu letztgenanntem Hafen für den Handel der Vertragsmächte eröffnet wurden.

Rechte der Fremden in China.

Die Rechte, welcher sich gegenwärtig die Fremden innerhalb der Grenzen des chinesischen Territoriums erfreuen, beruhen im Wesentlichen auf den Begünstigungen, welche durch die vorerwähnten Verträge und mehrere Nachtragsconventionen Grossbritannien, Frankreich und Japan gewährt und kraft der Meistbegünstigung auch den Angehörigen der übrigen Staaten, welche mit China Handelsverträge abgeschlossen haben, zutheil wurden. Demzufolge ist es allen Angehörigen fremder Vertragsmächte in China gestattet, frei im gesammten Reiche zu reisen und Grundstücke und Häuser auf ewige Zeiten zu pachten.

Der Handelsbetrieb Fremder ist jedoch auf die fremdem Handel und fremder Schiffahrt eröffneten Häfen, die sogenannten Vertragshäfen, auf die dieselben verbindenden Meerestheile und Wasserstrassen beschränkt.

In jüngster Zeit wurde der Handel auch gestattet, wenn auch unter gewissen Bedingungen auf den gesammten Binnenwasserstrassen, also Flüssen und Canälen im Innern des Reiches. Solche Vertragshäfen existiren gegenwärtig 29, und sind dieselben:

Im Norden Newchuang, Tientsin, Chefoo; am Yangtsekiang: Chungking, Ichang, Hangkow, Shasi, Hankow, Kiukiang, Wuhu, Chinkiang, Shanghai; im Mündungsgebiete des Yangtsekiang und durch Canäle mit Shanghai verbunden: Soochow und Hangchow, an der Südküste Chinas: Wenchow, Foochow, Amoy, Swatow; am Westflusse gelegen Wuchow, Samshui, ferner an der Mündung des Westflusses Canton, bei Macao Lappa, gegenüber Hongkong, Kowloon; ferner Pakhoi, Kiungchow auf Hainan, Lungchow, Mengtsze, Szemao, im äussersten Südwesten Chinas an der Grenze von Tongking und endlich Yatung an der indisch-tibetanischen Grenze. Ich bemerke, dass letzterer Ort kein Hafen, sondern inmitten des Himalayagebirges an der mächtigen Landroute von Tibet nach Indien gelegen ist. Die daselbst befindliche Station der kaiserlich chinesischen Seezölle dient lediglich zur Controle des chinesisch-indischen Grenzverkehres. Im Laufe der letzten und in diesem Jahre sind als neue Vertragshäfen hinzugekommen:

Woosung an der Mündung des Whangpoo in den Yangtsekiang, der Vorhafen Shanghais, und Nanking, die alte südliche Hauptstadt des chinesischen Reiches.

Zur Förderung des fremden Handels in den Vertragshäfen sind daselbst den Fremden besondere Terrains zur Erbauung ihrer Wohn- und Waarenhäuser angewiesen. Diese Concessionen oder Settlements sind derartig eingerichtet, dass entweder das gesammte Gebiet ursprünglich von einer einzigen fremden Macht gekauft und parcellirt an die Angehörigen der fremden Mächte verkauft wurde, oder aber, dass die einzelnen Parcellen direct zu festgesetzten Preisen seitens der Fremden von den ursprünglichen Besitzern erworben werden. Demzufolge stehen erstere Concessionen unter dem Schutze einer einzigen fremden Macht, letztere Settlements hingegen unter dem Schutze aller hiebei interessirten Vertragsmächte. Solche Concessionen besitzt Frankreich in Tientsin, Hankow, Shanghai, Russland in Hankow, Deutschland in Tientsin und Hankow, Japan in Hankow,

Soochow, Hangchow, Shasi. Shanghai besitzt, wie oben erwähnt, eine französische Concession und ein sogenanntes vereinigtes englisches und amerikanisches Settlement, welches in der Verwaltung eines von den ansässigen Fremden gewählten Gemeinderathes steht. In diesem Jahre kam ferner ein sogenanntes Internationales Settlement hinzu, welches von der chinesischen Regierung behufs Erweiterung des bisherigen Settlements, welches sich für die fremden Bewohner Shanghais schon längst als viel zu klein erwies, gewährt wurde. Die fremdländischen Concessionen und Settlements besitzen vollkommen europäisch eingerichtete Gemeindeverwaltungen, in deren Händen auch die gesammte Sicherheits-, Sanitäts- und Baupolizei liegt, und welche zur Bestreitung ihrer Ausgaben Umlagen auf die Miethspreise (in Shanghai 10 Percent) erhebt. Der chinesischen Regierung wird lediglich eine Grundsteuer seitens der fremden Grundbesitzer entrichtet. Mit der Vertretung der Gemeindeverwaltung nach aussen, insbesondere gegenüber den chinesischen Behörden, ist der daselbst residirende Consul der betreffenden Macht oder alle daselbst residirenden Consuln der Vertragsmächte betraut, welche zugleich auch zur Schlichtung aller Streitsachen, welche zwischen der Gemeindeverwaltung und einzelnen Personen entstehen, berufen sind.

Ein wichtiges Recht der in China ansässigen Fremden ist ihre Exterritorialität, in Folge welcher sie nur bei dem Consulargerichte ihres Staates, ohne Unterschied, ob Kläger Chinese, Angehöriger desselben oder eines anderen fremden Staates ist, geklagt werden können. Ebenso können auch weder Fremde noch Chinesen ohne Anordnung des Consuls oder des Seniors des Consularcorps innerhalb der Concessionen, beziehungsweise der Settlements verhaftet werden. In den fremden Niederlassungen wohnhafte Chinesen werden von Chinesen bei dem chinesischen Gerichtshofe, von Fremden bei dem zu diesem Behufe in den einzelnen, grösseren Vertragshäfen errichteten gemischten Gerichtshöfen geklagt und verurtheilt. Der gemischte Gerichtshof setzt sich aus dem chinesischen Richter und einem Consularvertreter des betreffenden Staates, welchem der Kläger angehört, zusammen.

Wie bereits aus diesen Mittheilungen zu ersehen ist, entziehen sich die fremdländischen Niederlassungen fast vollkommen der Ingerenz der chinesischen Regierung, deren Behörden — selbst wenn sie nur eine kleine Truppe Militär gezwungenerweise durch die

Niederlassung passieren lassen müssen — früher die Erlaubniss des fremden Consularvertreters einzuholen haben.

Handels- und Schiffahrtsvertrag Oesterreich-Ungarns mit China.

Oesterreich-Ungarn schloss mit China am 2. September 1869 einen Handels- und Schiffahrtsvertrag ab, der in seinen Bestimmungen fast vollkommen übereinstimmt mit jenen, welche das Reich der Mitte fast zur selben Zeit mit Dänemark, Sehweden-Norwegen, Italien u. s. w. abgeschlossen hat. Durch diesen Handelsvertrag werden den Angehörigen der österreichisch-ungarischen Monarchie die Rechte der meistbegünstigten Nation eingeräumt, und treten unsere Nationalen somit in alle Rechte ein, welche bisher anderen Staatsangehörigen bewilligt worden sind oder später noch bewilligt werden. Die Giltigkeitsdauer des Handelsvertrages ist nicht festgesetzt, sondern wurde vereinbart, dass derselbe nach einer vorausgegangenen sechsmonatlichen Kündigung alle 10 Jahre einer Revision unterzogen werden kann. Durch den in Rede stehenden Vertrag erhielt Oesterreich-Ungarn das Recht, sich in allen dem internationalen Handel uud Verkehr eröffneten Häfen durch Berufsconsuln vertreten zu lassen.

Gegenwärtig besteht für ganz China nur eine Berufsconsularvertretung, nämlich das k. und k. Generalconsulat in Shanghai. In Folge einer diesbezüglichen Abmachung mit der königl. grossbritannischen Regierung ist die Wahrnehmung der österreichisch-ungarischen Interessen in allen übrigen chinesischen Vertragshäfen den königl. grossbritannnischen Consuln anvertraut, welche diesbezüglich dem k. und k. Generalconsulate in Shanghai unterstehen. Obwohl unsere Monarchie dadurch der reichlichsten Consularvertretung im Reiche der Mitte sich erfreut, so entspricht dieselbe doch nicht den gegenwärtigen Anforderungen von Handel und Industrie unseres Vaterlandes, da die britischen Consuln, wenn auch vom besten Willen beseelt, doch nicht jene Zeit haben, um sich auch der Förderung unserer Interessen zu widmen, abgesehen davon, dass sie nicht die hiefür nöthigen speciellen Kenntnisse besitzen und auch stets befürchten müssen, sich Vorwürfe von ihren eigenen Landsleuten zuzuziehen. Mit Rücksicht darauf stellt sich die Nothwendigkeit von neuen österreichisch-ungarischen Berufsconsulen in China als ein sehr dringendes Bedürfniss dar.

Zollwesen, Zolltarif.

Den Bestimmungen des Friedensvertrages von Nanking entsprechend, unterliegen alle Waaren bei ihrer Ein- oder Ausfuhr nach und von China einem 5 percentigen Werthzolle, welcher nach ihrem jeweiligen Marktwerthe be-

messen wird. Von Artikeln, deren Import und Export durch die geltenden Verträge verboten sind, müssen genannt werden: Kanonenpulver, Schrot, Kanonen, Gewehre, Flinten-, Pistolen- und sonstige Munition sowie Kriegsmaterial; ferner Salz. Letzterer Artikel ist in China Gegenstand eines Staatsmonopoles, dessen Verwaltung sehr complicirt ist und den Salzpreis namhaft vertheuert. Besondere Bestimmungen gelten für die Einfuhr von Opium sowie für die Ausfuhr von Kupfermünzen sowie Reis, des wichtigsten Nahrungsmittels der chinesischen Bevölkerung, dessen Export im Allgemeinen gerade mit Rücksicht darauf gleichfalls verboten ist. Erfahrungsgemäss producirt China nämlich nicht jedes Jahr so viel Reis, als für den Consum der gesammten Bevölkerung erforderlich ist, sondern ist genöthigt, noch grosse Mengen von Reis aus Französisch-Tonking und Siam zu beziehen. Gleichwohl findet nicht selten, selbst in Zeiten grossen Reismangels in Folge schlechter Ernten, von einzelnen chinesischen Vertragshäfen ein Reisschmuggel insbesondere nach Japan statt, dessen Bevölkerung vorzieht, den eigenen, besseren und theureren Reis nach Amerika zu exportiren, und für den eigenen Bedarf den billigeren chinesischen Reis zu importiren. Keinem Zoll unterliegen folgende Artikel: Gold- und Silberbarren, fremde Münzen, Mehl, Sago, Biscuit, Conserven, Käse, Butter, Confectionswaaren, ausländische Kleider, Juwelen, vermischte Waaren, Parfumerien, Seife, Holzkohle, ausländische Kerzen, Tabak, Cigarren, Wein, Bier, Spirituosen, Haushaltungsgegenstände, Schiffsproviant, persönliche Reiseeffecten, .Buchbinderwaaren, Teppiche, Messerschmiedwaaren, ausländische Medicinen und Glaswaaren.

Diejenigen Waaren, welche über die Vertragshäfen von oder nach dem Innern Chinas seitens fremdländischer Kaufleute zur Ausfuhr, beziehungsweise zur Einfuhr gebracht werden, unterliegen ausser den oberwähnten 5 Percent noch einem $2^1/_2$percentigen Zuschlagszoll von ihrem Marktwerthe. Dafür sind diese Waaren von allen übrigen Binnenzöllen, insbesondere von den Weg- und Wassermauthen, den sogenannten Likinsteuern befreit, welche in der willkürlichsten Weise von den chinesischen Steuerpächtern eingehoben werden und in ausserordentlichem Maasse zur Erschwerung des chinesischen Binnenhandels beitragen. Um aber der obigen Begünstigung theilhaftig zu werden, sind die fremdländischen Exporteure, beziehungsweise Importeure angewiesen, durch Vermittlung ihrer Consuln die Ausstellung von sogenannten Transit-

pässen für die betreffende Waare zu erlangen. Der Transitpass begleitet sodann die Waare bis zu ihrem Bestimmungsorte und dient als Bescheinigung für die begünstigte Zollbehandlung der Waare.

Da auch dieser Vorgang noch mit grossen Umständlichkeiten verbunden ist, so beherrscht gegenwärtig sowohl die fremdländische als auch die eingeborne Kaufmannschaft in China eine sehr lebhafte Bewegung, die Binnenzölle gänzlich aufzuheben und den für die Staatscasse dadurch entgehenden Gewinn eventuell durch eine Erhöhung der Ein- und Ausfuhrzölle zu ersetzen.

Zur Deckung der Schulden, welche China successive seit dem zweiten Kriege mit Grossbritannien in Europa zu contrahiren gezwungen war, wurden in Ermangelung anderer sicherer Staatseinnahmen die Erträgnisse der chinesischen Seezölle verpfändet und zu diesem Behufe die Verwaltung derselben fremdländischen Beamten übergeben. An der Spitze dieser musterhaft eingerichteten Organisation steht als Generalinspector Sir Robert Hart, ein Engländer, der in Peking residirt und direct der Centralregierung untersteht. In den Vertragshäfen liegt die Verwaltung der betreffenden Seezollämter in Händen von Commissioners, denen entsprechendes Concepts-, Kanzlei-, Wach- und Dolmetschpersonal zur Seite steht. Das Personal der kaiserlich chinesischen Seezölle setzt sich aus Angehörigen aller fremden Vertragsstaaten zusammen, und hat jeder derselben das Recht, nach der Grösse seiner Handelsbeziehungen mit China auch eine entsprechende Anzahl von Stellen Conceptsbeamter für seine Nationalen zu beanspruchen. Gegenwärtig sind in der Verwaltung der kaiserlich chinesischen Seezölle (Conceptsbranche) fünf Nationale vertreten, und zwar ein Commissioner, ein Ungar, und vier Assistenten, Oesterreicher.

Da die Einnahmen aus den Seezöllen nicht genügten, auch die Verzinsung der in letzter Zeit seitens Chinas aufgenommenen auswärtigen Schulden zu garantiren, so wurde im vorigen Jahre auch die Likineinnahme einzelner Provinzen verpfändet und zu diesem Zwecke gleichfalls die Likinverwaltung unter der Oberaufsicht der kaiserlich chinesischen Seezölle fremden Beamten anvertraut, wodurch ein namhafter Bedarf von Angestellten eintrat.

Die Einnahmen aus den kaiserlich chinesischen Seezöllen beliefen sich im abgelaufenen Jahre auf mehr als 38 Millionen Gulden ö. W., etwas weniger als im vorhergegangenen Jahre, ein Ausfall, welcher sich durch die verminderte Einfuhr von indischem Opium erklärt.

Post- und Telegraphenwesen.

Einrichtungen zur Beförderung von Briefschaften, Depeschen etc. kennt Chinas Staatsverwaltung schon seit vielen Jahrhunderten, und zwar unterhielt die Kriegsverwaltung in Peking bis in die jüngste Zeit Couriere, welche Staatsdepeschen, Amtssachen, daneben aber auch private Briefe in die verschiedenen Provinzen Chinas brachten. Daneben entwickelten sich aber auch private Postanstalten, die zu einer hohen Entwicklung gelangten und heute noch den meisten Briefverkehr der Chinesen untereinander besorgen. Wie gegen alle Staatseinrichtungen sind die Chinesen nämlich auch gegen die von der chinesischen Regierung in jüngster Zeit eingerichteten Postverwaltungen sehr misstrauisch und ziehen vor, ihre Briefe den Privatposten zur Beförderung zu übergeben. Die ersten europäischen Posteinrichtungen in China wurden von den Settlements-Municipalitäten einzelner Vertragshäfen getroffen, welche sich jedoch in erster Linie lediglich mit der Briefbeförderung innerhalb der eigenen Vertragshäfen oder höchstens noch benachbarter beschäftigen. Diese Postverwaltungen, welche unter dem Namen der chinesischen Localposten bekannt sind, betrieben ein sehr schwunghaftes Geschäft mit der Emission von Briefmarken, welche aus Speculationsrücksichten fast jedes Jahr geändert wurden. Daneben errichtete auch die kaiserlich chinesische Seezollverwaltung die sogenannte Zoll- oder Custionspost, welche lediglich in den Stationen der Seezölle Aemter besass. Vor zwei Jahren wurde diese Seezollverwaltung namhaft vergrössert und in eine allgemeine kaiserlich chinesische Post umgewandelt, mit deren Besorgung und Einrichtung gleichwohl die Verwaltung der kaiserlichen Seezölle betraut blieb. In Folge dessen gingen die früher erwähnten Localposten ein, umsomehr, als die fremdländischen und einheimischen Schiffahrtsgesellschaften die bisherige unentgeltliche Beförderung der Briefschaften der chinesischen Localposten verweigerten. Nichtsdestoweniger fahren jedoch einzelne Localposten, respective die Municipalitätsvertretungen der einzelnen Settlements fort, zur Freude der Philathelisten ihre bisherigen Briefmarken zu verkaufen und dieselben sogar auf Wunsch mit Poststempeln zu versehen! Uebrigens huldigt auch die kaiserlich chinesische Postverwaltung in nicht geringem Maasse dem Philathelismus, und es vergeht kaum ein Jahr, in welchem nicht neue Briefmarken zur Ausfuhr gelangen.

Daneben haben fremde Staaten schon seit vielen Jahren in mehreren Vertragshäfen eigene Postämter errichtet, so insbesondere die Postverwaltung der britischen

Colonie Hongkong in Shanghai, Hankow, Tientsin, die französische Postverwaltung in Shanghai, Hankow, Tientsin, Chefoo, die deutsche in Shanghai, Tientsin, Hankow sowie selbstverständlich in Tsintau, dem Hauptorte des deutschen Pachtgebietes, die japanische in Shanghai, Soochow, Hangchow etc.

Die Mannigfaltigkeit der Postämter bringt es mit sich, dass Shanghai heute neben den Postämtern der kaiserlich chinesischen Postverwaltung noch solche Grossbritanniens, Russlands, Japans, Deutschlands, von Frankreich und den Vereinigten Staaten von Amerika zählt. Da China bisher dem Weltpostverein noch nicht beigetreten ist, kommen natürlich für den Auslandsverkehr nur die fremden Postämter in China in Betracht, und besorgen dieselben auch die Weiterbeförderung der an sie seitens der chinesischen Postämter gelangenden Briefschaften.

In Folge dessen erfreuen sich die fremdländischen Postanstalten in den chinesischen Vertragshäfen einer sehr guten Rentabilität und werden fortgesetzt noch neue fremde Postämter errichtet. Die Einrichtung derselben entspricht vollkommen jener im betreffenden Mutterlande und kommen die Vortheile derselben dem fremdländischen Handel in China sehr zu statten. Was die Beförderung von Parcels, Packeten anlangt, so nimmt solche die französische Post in China bis zum Gewichte von 3, die deutsche Post sogar bis zum Gewichte von 5 *kg*, sowohl nach Frankreich, beziehungsweise Deutschland als auch nach den übrigen Ländern Europas an. Das Porto für ein Postpacket im Gewichte von 3 *kg* kostet z. B. auf der deutschen Post von Shanghai nach Oesterreich-Ungarn M. 3·60. Ebenso können auch sowohl mittelst der französischen als auch mittelst der deutschen Post Geldanweisungen nach Europa übermittelt werden.

Für die Beförderung der Briefe und Postsachen von Europa nach China und umgekehrt kommen lediglich die Postdampfer der englischen Peninsular & Oriental Steam Ship Co. sowie die französische Schiffahrtsgesellschaft Messageries Maritimes in Betracht, welche abwechselnd alle 14 Tage in Shanghai eintreffen oder von dort abgehen. Demzufolge trifft daselbst einmal in der Woche eine europäische Post ein und geht ebensooftmal eine solche ab. Ausserdem befördern auch die grossen alle drei Wochen zwischen Bremen, beziehungsweise Genua und Shanghai verkehrenden Dampfer des Norddeutschen Lloyd Briefe und Postsendungen, in Folge dessen auch noch jede dritte Woche eine zweite directe

Postbeförderung von und nach Europa stattfindet. Da sämmtliche Dampfer der vorgenannten Gesellschaft fast gleiche Schnelligkeit erzielen, so stellt sich die Dauer der Briefbeförderung zwischen Europa und Shanghai oder umgekehrt via Suez auf ca. 30 Tage.

Weitaus langsamer vollzieht sich begreiflicherweise der Postverkehr nach den weiter im Innern des chinesischen Reiches oder im Norden desselben gelegenen Vertragshäfen und Orten. In dieser Beziehung gestaltete sich insbesondere der Postverkehr zwischen Shanghai und Tientsin, Nanking und Peking während des Winters bis in die jüngste Zeit sehr schleppend. Da nämlich zwischen der Zeit vom November bis März die Zugänge zu den Häfen von Tientsin und Nanking zugefroren sind, mussten alle Briefschaften von und nach diesen Bestimmungsorten zu Lande mittelst der chinesischen Posten befördert werden, was unter Umständen für die Strecke Shanghai—Tientsin allein oft 20 Tage und mehr benöthigte. Erst im vorigen Jahre gelang es, einen eisfreien Hafen bei Peitaho nordöstlich von Tientsin zu ermitteln, über welchen nunmehr alle wichtigeren Briefe, Packete gleichwohl ausgenommen, befördert werden.

Telegraphenwesen.

Hinsichtlich der telegraphischen Verbindung Chinas mit Europa kommen zwei Linien in Betracht. Die eine, südliche, wird durch ein submarines Kabel gebildet, welches von Shanghai, beziehungsweise den Gutzleff-Inseln, an der Mündung des Yangtsekiang längs der südchinesischen Küste durch den Canal von Formosa nach Hongkong führt und sich daselbst an die von dort nach Singpore und Britisch-Ostindien geleiteten Kabel anschliesst. Dieses Kabel ist Eigenthum der grossen nordischen Telegraphencompagnie, der sogenannten Great Northern Telegraph Co., einer dänischen Actiengesellschaft, deren Sitz in Kopenhagen sich befindet. Diese Gesellschaft besorgt auch den Betrieb der im Besitze der englischen Eastern Extension Telegraph Co. befindlichen Kabel, von welchen für China insbesondere jenes submarine Kabel in Betracht kommt, welches von Shanghai nach Nagasaki führt und die telegraphische Verbindung Chinas mit Japan herstellt. Das Hauptbureau der nordischen Telegraphencompagnie befindet sich für China in Shanghai, und unterhält die Gesellschaft sowohl daselbst als auch in den übrigen Stationen an der Südküste Chinas zahlreiches Personal von europäischen, zumeist dänischen Angestellten. Eine zweite telegraphische Verbindung Chinas mit Europa wird durch die russische Telegraphenlinie quer durch Sibirien hergestellt, welche in Kiachta

an das chinesische Telegraphennetz anschliesst und via Urga nach Peking führt. Mit Rücksicht auf die zahlreichen Einschränkungen und Zeitverluste, welchen der Depeschenverkehr auf dieser ausgedehnten sibirischen Landlinie unterworfen ist, kommt letztere höchstens für die directen Telegraphencommunicationen Pekings mit Europa in Betracht, ein grosser Theil des Depeschenverkehres dieser Hauptstadt sowie insbesondere die gesammte Telegraphencorrespondenz zwischen Shanghai und den übrigen chinesischen Vertragshäfen einerseits und Europa andererseits wird durch die eingangs erwähnte südliche Kabellinie der dänischen Gesellschaft vermittelt. Innerhalb Chinas befinden sich die Telegraphenlinien im Besitze der kaiserlich chinesischen Telegraphenverwaltung, welche halb Regierungsunternehmen, halb chinesische Actiengesellschaft ist und in den Händen einflussreicher chinesischer Mandarinen und Capitalisten sich befindet. Die Anlage der ersten chinesischen Telegraphenlinie wurde durch Ingenieure der vorerwähnten nordischen Telegraphencompagnie durchgeführt, und liegt der Bau, Betrieb und die technische Erhaltung der chinesischen Telegraphenlinien theilweise noch in den Händen einzelner, von der nordischen Telegraphencompagnie entlehnter Beamten und Ingenieure. Das Betriebspersonal setzt sich ausschliesslich aus Chinesen zusammen, und können mit Rücksicht darauf die Leistungen des chinesischen Telegraphen als nicht ungünstige bezeichnet werden. Gegenwärtig sind fast alle Provinzialhauptstädte des Reiches durch Telegraphenlinien verbunden, welche im Westen längs des Yangtsekiangstromes fast bis an die Grenze Tibets reichen. Die wichtigste Linie ist jene, welche Shanghai mit Tientsin und Peking zu Lande via Chinkiang und längs des Kaisercanales verbindet. Die steigende commercielle Bedeutung Tientsins und Shanghais, nicht minder die jüngsten politischen Ereignisse haben in letzter Zeit den Depeschenverkehr auf dieser Linie namhaft vermehrt, und konnte sie in Folge dessen kaum mehr den Ansprüchen, welche an sie gestellt wurden, Genüge leisten. Da die Linie auch theilweise durch die versumpften Gebiete am Kaisercanale und am Hoangho führt, so sind Beschädigungen in Folge Ueberschwemmungen, Wolkenbrüche etc. sehr häufig, und kommt es nicht selten vor, dass der telegraphische Verkehr mit der Reichshauptstadt tagelang unterbrochen ist. Mit Japan, Korea und Wladiwostok steht Shanghai via Nagasaki, Peking durch directe Landlinien durch die chinesische Mandschurei in Verbindung. Es ist be-

greiflich, dass von den zunehmenden Handelsverbindungen Chinas mit dem Auslande und auch von den politischen Ereignissen die beiden in Rede stehenden Telegraphengesellschaften daselbst enormen Gewinn gezogen haben, insbesondere aber die nordische, welche das Monopol der Telegraphenverbindung Chinas mit der Aussenwelt besitzt. Da es nämlich bis jetzt noch nicht gelungen ist, ein Kabel durch den Stillen Ocean zu legen und Japan mit der Westküste Amerikas zu verbinden, so müssen auch alle Depeschen zwischen Ostasien und der neuen Welt via Europa gehen. Wie verlautet, schreitet nunmehr die Regierung der Vereinigten Staaten daran, im Hinblicke auf die Erwerbung der Philippinen und ihres gesteigerten Handelsverkehres mit China und Japan ein solches Kabel herzustellen.

Was die Telegraphenkosten zwischen Oesterreich-Ungarn und China anlangt, so betragen dieselben per Wort, z. B. von Shanghai nach Stationen in Oesterreich-Ungarn ca. fl. 3·60 ö. W., nach den Vereinigten Staaten von Amerika 3·63—4, nach Japan 70 kr.

Die namhafte Höhe dieser Telegraphengebühren wie nicht minder der Umstand, dass man im Hinblicke auf die grosse Entfernung, welche Ostasien von Europa trennt, zur raschen Uebermittlung wichtiger Nachrichten lediglich an den Telegraphen angewiesen ist, haben schon längst die in China etablirten Handelsfirmen veranlasst, ausschliesslich in Codeworten zu telegraphiren. Zu diesem Behufe werden nicht nur die im allgemeinen Handelsverkehr gebräuchlichen internationalen Code, wie der A-B-C-Code und andere benützt, sondern die fremdländischen Kaufleute und Händler haben mit ihren Geschäftsfreunden und Committenten in Europa specielle, sehr vereinfachte Privatcodes vereinbart, mit Hilfe welcher oft nur durch ein einzelnes Wort ein sehr complicirtes Geschäft abgeschlossen werden kann.

Telephonnetze besitzen die Städte Shanghai, Tientsin und Hankow, dieselben sind Eigenthum englischer Gesellschaften und verzeichnen zunehmende Ausdehnung.

Währung.

Die verworrensten Verhältnisse herrschen im chinesischen Reiche hinsichtlich der Geldwährung. Als eigentliche, ureigenthümliche und einzige Handelsmünze kann lediglich der sogenannte Käsch gelten, eine runde oder viereckige Münze aus Kupfer, welche in der Mitte eine wieder verschieden geformte Oeffnung trägt, mit welcher mehrere dieser Münzen an eine Schnur gereiht werden. Diese Münze ist aus einer Kupferlegierung hergestellt, nicht geprägt, sondern gegossen, und entsprachen

ungefähr 1000 Stück derselben noch im Jahre 1892 im Werthe einem Shanghai-Tael, das ist ca. fl. 1·25 ö. W. Die fortgesetzte Münzverschlechterung in der Herstellung dieser Kupfermünze, welche nicht der Centralregierung, sondern den einzelnen Provinzialregierungen überlassen ist, brachte jedoch namhafte Veränderungen im Werthe dieser Käsch mit sich, und werden gegenwärtig kleine, grosse, mittlere Käsch, die mannigfaltigsten Sorten solcher Käsch in mannigfachem Werthe unterschieden. Die Steigerung des Kupferpreises und die zunehmende Entwerthung des Silbers haben in jüngster Zeit aber auch eine Erhöhung der Käschwerthe herbeigeführt und werden gegenwärtig nur 1170 Käsch auf einen Shanghai-Tael gerechnet. Da, wie oben bemerkt, diese kleinste Münze das einzige gangbare Geldmittel im Innern des chinesischen Reiches ist, so ist es leicht, sich die Schwierigkeiten auszumalen, mit welchen eine Reise dortselbst verbunden ist, wo ganze Ladungen von Käsch mitgeführt werden müssen, und wo in der einen Provinz die Käsch der anderen Provinzen nicht oder nur mit entsprechendem Werthabzug acceptirt werden.

Als Rechnungsmünze gilt in China der Silber-Tael, welche jedoch nicht ausgeprägt wird, sondern nur ein chinesisches Pfund reinen Silbers, sogenannten Syceesilbers, darstellt. Zum Unglücke für den chinesischen Handel ist aber auch dieser Tael nicht im gesammten Reiche gleich, sondern fast in jeder Provinz verschieden, demzufolge unterscheidet man Peking-, Tientsin-, Shanghai-, Hangkow-, Canton-Taels und zahlreiche andere. Um wenigstens für die Zollzahlungen eine einheitliche Basis zu haben, schuf die chinesische Regierung noch den sogenannten Zoll- oder Haikuan-Tael, dessen Werth im abgelaufenen Jahre ungefähr M. 2·4 oder fl. 1·76 ö. W. betrug. Begreiflicherweise unterliegen sämmtliche Taelgattungen auch den jeweiligen Cursschwankungen des Silbers, welche gerade in den letzten Jahren sehr starke waren und die Abwicklung der Geschäftsbeziehungen Chinas mit den fremden Ländern wesentlich erschwerten.

Diese complicirten Währungsverhältnisse Chinas, beziehungsweise der völlige Mangel einer einheitlichen und thatsächlichen Währung daselbst veranlassten in grossen Plätzen, welche die meisten Geschäftsbeziehungen mit den fremden Ländern unterhielten, die Einführung einer fremden Verkehrsmünze, als welche sich der mexicanische Piaster oder Silberdollar herausbildete. Derselbe spielt in den chinesischen Vertragshäfen gegenwärtig

dieselbe Rolle wie der österreichische Maria Theresien-Thaler in der Levante oder in Abessynien. Ohne ein legales Geldmittel zu sein, dient er zur Ausgleichung aller kleineren Verbindlichkeiten im Geschäfts- und Privatverkehre zwischen den Fremden untereinander einerseits und den Chinesen andererseits.

Die alljährlich benöthigten Mengen dieser Münze werden von den Bankinstituten via London importirt, und notirte der Preis des mexicanischen Dollars im abgelaufenen Jahre per Unze ca. $26^5/_8$ d. In unserer Währung entspricht der mexicanische Dollar im Werthe ca. 1 fl. 10 kr. Der mexicanische Dollar zerfällt in 100 Cents und wird Scheidegeld im Werthe von 5, 10 und 20 Cents, sowohl von einzelnen chinesischen Provinzialregierungen als auch von der britischen Colonialverwaltung in Hongkong ausgeprägt. Daneben befinden sich auch Centsstücke von Singapore, Mauritius und anderen britischen Colonien in den chinesischen Vertragshäfen im Verkehre. Der zeitweise sehr stark sich geltend machende Mangel an Silberscheidemünzen hat private Corporationen, wie Clubs, Vereine, in jüngster Zeit auch die englische Municipalität von Shanghai zur Ausgabe von Tickets, auf bestimmte Anzahl von Cish, beziehungsweise Cents lautend, veranlasst, die von den Chinesen an den Cassen dieser Corporationen jederzeit eingelöst werden können.

Papiergeld, und zwar Noten zu 1, 5, 20, 100 und 1000 $ sowie Shanghai-Taels werden auch von den hervorragendsten Banken in den chinesischen Vertragshäfen emittirt. Im Uebrigen bemerke ich, dass der Geldverkehr in Baarem innerhalb der chinesischen Vertragshäfen sich überhaupt nur auf das äusserst unumgängliche Maass beschränkt; da jeder daselbst ansässige Fremde bei einem Bankinstitut sein Contocorrent besitzt, so macht derselbe alle grösseren Zahlungen, oft von 10 $ angefangen, nur mittelst Checks und werden in Geschäftsläden, Hôtels, Clubs auch solche Anweisungen angenommen, welche auf einen bestimmten Geldbetrag lauten, mit der Unterschrift des Schuldners versehen sind, am Schlusse des Monates gesammelt und von den betreffenden Compradore den Fremden zur Zahlung präsentirt werden.

Landwirthschaft.

Unter allen Beschäftigungen, welchen sich die zahlreiche Bevölkerung des chinesischen Reiches hingibt, nimmt Ackerbau die erste Stelle ein. Der heilige Gebrauch, demzufolge der Kaiser von China alljährlich auf einem Grundstücke innerhalb seines kaiserlichen Palastes mit dem Pfluge vier Furchen zieht und hierin von allen seinen Statthaltern in den verschiedenen Provinzen des

Reiches nachgeahmt wird, beweist zur Genüge, in welch hohen Ehren die Landwirthschaft in China steht. Da als der Eigenthümer allen Grund und Bodens der chinesische Kaiser angesehen wird, so werden die Grundstücke direct von der Krone auf unbestimmte Zeit, beziehungsweise so lange der Pacht regelmässig gezahlt wird, gepachtet. Als Pächter erscheinen nur selten einzelne Personen, sondern vielmehr ganze Familien und Gemeinschaften, unter deren Mitgliedern die Bewirthschaftung der einzelnen Grundstücke vertheilt wird. Mit Rücksicht auf die grosse Sorgfalt, welche der Chinese auf die Bewirthschaftung seiner Grundstücke und in Ansehung dessen, dass in dichter bevölkerten Districten auch der kleinste Flecken Erde nutzbringend bewirthschaftet wird, verdient der Chinese eher die Bezeichnung eines Gärtners als eines Landwirthes. Unwissend vieler Hilfsmittel, über welche die Landwirthschaft in Europa schon längst verfügt, ersetzt der Chinese dieselben durch seine fleissige und ausdauernde Handarbeit. Die landwirthschaftlichen Geräthe sind auch heute noch von der primitivsten Art. Die Pflüge ausschliesslich aus Holz, nur mit Eisen beschlagen, welche nur äusserst seichte Furchen in dem Feldboden ziehen können. Getreide und Gras werden theils mit der Hand ausgerissen, theils mit primitiven Sicheln gemäht, welche von eingeborenen Schmieden aus altem Eisen hergestellt werden. Sensen sind in China noch gänzlich unbekannt und dürfte die Einführung anderer moderner Ackerbaugeräthe noch lange an dem Conservatismus, nicht minder aber an der Armuth der eingeborenen Bevölkerung scheitern. Als Zugthiere verwendet der chinesische Ackerbauer zumeist Büffel, Ochsen, Kühe, nicht selten auch Maulthiere. Grosse Sorgfalt schenkt der Chinese der Bewässerung, welche insbesondere bei der Reiscultur von grösster Wichtigkeit ist. Die zahlreichen Wasserläufe, welche die chinesische Tiefebene durchziehen, gewähren die geeignetsten Mittel dazu, und wird das Wasser aus den Canälen auf die höher gelegenen Grundstücke theils mit der Hand, theils mittelst sogenannter Paternosterwerke geschöpft. Eine Düngung, wie solche in den Ackerbauländern der westlichen Hemisphäre üblich ist, kennt der chinesische Bauer nicht, sondern verwendet er dazu den Schlamm und Unrath, welcher sich in den zahlreichen Wasserläufen und Tümpeln ansammelt, welche die Dörfer umgeben. Der daselbst angesammelte Schlamm wird alljährlich ausgestochen und als Dünger, eventuell auch auf weite Entfernungen zum Verkaufe gebracht.

Die wichtigste Rolle im chinesischen Ackerbau spielt ohne Zweifel die Cultur von Reis, des wichtigsten Nahrungsmittels der chinesischen Bevölkerung. Die grössten und reichsten Reisdistricte sind jene zu beiden Seiten des unteren Laufes des Yangtsekiang und entspricht daselbst die Ernte durchschnittlich der zehnfachen Anbausaat. Von Getreide wird Weizen, Korn, Mais, Hirse, Sesam, Sargo allenthalben in China gebaut und werden zumeist zwei Ernten erzielt. Unter den industrieller Verwerthung dienenden Pflanzen ist vor Allem Baumwolle zu erwähnen, welche gleichfalls im Yangtsethale ihre grösste Cultur findet. Hanf wird an der Südküste Chinas, insbesondere in der Provinz Fuhien in grossen Mengen gebaut und wird daselbst auch der sogenannte Grastuch, Grosscloth zur Verfertigung dünner, leichter Sommerkleiner fabricirt. Die Cultur des Maulbeerbaumes zu Zwecken der Seidenproduction findet allenthalben in China statt, die reichsten Seidenbezirke sind die Provinz von Kirin im Nordosten des Golfes von Petschili, die Provinz Schantung sowie die Gebiete nordwestlich und südwestlich von Shanghai, nicht minder im Süden in der Umgebung von Canton. Das Zuckerrohr gedeiht im Süden und Südosten Chinas und wird der Saft in primitivster Art aus den Stengeln gepresst und gekocht.

Als eine sehr interessante Industriepflanze ist der Talgbaum zu erwähnen, welcher in den westlichen Provinzen Chinas gedeiht und dessen Blüthenkapseln die weisse, fette Substanz enthalten, welche, als der vegetabilische Talg bezeichnet, in ähnlicher Weise wie der animalische Talg behandelt und zu denselben Zwecken wie ersterer verwendet wird.

Die wichtige Theepflanze gedeiht an den beiden Ufern des mittleren Laufes des Yangtsekiang sowie in der Provinz Fuhien. Die Städte Hankow, Kiukiang, Ningpo und Foochow sind die wichtigsten Centren der diesbezüglichen Theecultur, welche zumeist in Terrassen auf den Abhängen der Berge gezogen wird. Der Gummibaum wächst endlich in den südlichsten und südöstlichsten Provinzen Chinas, der Kampferbaum ebendaselbst sowie auf der an Japan abgetretenen Insel Formosa. Es würde zu weit führen, an dieser Stelle auch noch die zahlreichen Pflanzen anzuführen, deren Cultur zum Zwecke der Gewinnung von Oelen, Droguen etc. wichtige Zweige der chinesischen Landwirthschaft bildet.

In Folge der schon früher besprochenen, eigenthümlichen Art der Gewinnung von Dünger einerseits, in Folge der geringen Schlachtung von Büffeln, Ochsen etc.

zu Nahrungszwecken andererseits, welche mit Rücksicht auf die Landwirthschaft von den chinesischen Behörden verboten ist, spielt die Viehzucht in China eine sehr geringe, fast gar keine Rolle. Auch die Gewinnung von Milch und Butter besitzt in der chinesischen Landwirthschaft eine ganz untergeordnete Bedeutung. In der Mongolei und Mandschurei sind lediglich Pferde- und Schafzucht von grosser Wichtigkeit.

An den Küsten Chinas und an den grossen Wasserläufen des Reiches spielt die Fischerei eine sehr grosse Rolle und ist dieselbe zu einer sehr hohen Entwicklung gediehen. Kein Mittel lässt der Chinese unversucht, um die Meeres- und Süsswasserfische in seine Gewalt zu bekommen, und neben Netzen und complicirten Fangvorrichtungen werden auch Cormorane und Fischotter zum Fange der Fische verwendet.

Gewerbe.

Mit ebenso primitiven Werkzeugen als die chinesische Landwirthschaft arbeitet auch das Gewerbe in China, nichtsdestoweniger muss dasselbe auch heute noch gerade mit Rücksicht auf diesen Umstand und die hohen Leistungen, welche mit diesen unvollkommenen Mitteln erreicht werden, Bewunderung einflössen. Altes Eisen, welches in grossen Mengen aus Europa importirt wird, dient den chinesischen Schmieden dazu, die meisten Geräthe daraus zu erzeugen, wie insbesondere Messer, Scheeren, Feilen etc. Der chinesische Schuster wandert mit seiner gesammten Werkstätte, welche einen kleinen Werkzeugkasten darstellt, den er auf dem Rücken trägt, von Haus zu Haus, um alle Reparaturen und auch Neuanschaffungen an Ort und Stelle zu vollführen. Der chinesische Schneider verfertigt mit grosser Geschicklichkeit die feinsten Kleider für die Chinesen, selbst für die Europäer, sofern ihm schon fertige Anzüge als Muster zur Verfügung gestellt werden.

Dabei ist in China wie kaum in irgend einem anderen Lande das Zunft- und Genossenschaftswesen zu einem hohen Grade der Entwicklung gediehen. Jeder Zweig der gewerblichen Arbeiter hat eine Genossenschaft, welche nicht nur durch Kranken-, Altersversorgung, Festsetzung der Verkaufspreise, Einkauf von Rohmaterialien, durch Vorschüsse für das wirthschaftliche Wohl ihrer Mitglieder sorgt, sondern auch das geistige Wohl derselben im Auge behält. Jede Genossenschaft hat nach Maassgabe ihrer Reichthümer ein kleineres oder grösseres Genossenschaftshaus, welches neben der Versammlungshalle auch den gemeinsamen Tempel, Bibliothek und Aufbewahrungsort für die Leichen der verstorbenen Mitglieder enthält.

Zu den bedeutendsten Gewerben, deren Ruf auch über die Grenzen des chinesischen Reiches gedrungen ist, muss vor Allem die Herstellung von Porzellan erwähnt werden, welche in China ihren Ursprung fand und ihren Hauptsitz an den östlichen Ufern des Peyangsees, zwischen dem mittleren Lauf des Jangtse und der Küste hat. Ebenso bedeutend ist die Verarbeitung von Seide, zu welchem Zwecke dem chinesischen Arbeiter auch heute noch die primitivsten und schwerfälligsten Webstühle zur Verfügung stehen. Soochow, Nanking und Hangchow sind die wichtigsten Centren der Seidengewerbe und befinden sich daselbst auch die Manufacturen zur Erzeugung der für den kaiserlichen Hof benöthigten Seidenstoffe. Nicht minderen Anspruch auf Kunstfertigkeit haben die chinesischen Arbeiten in Bronze, Lack, Elfenbein, Perlmutter und die Holzschnitzerei.

Industrie.

Von der Entwicklung moderner, fabriksmässiger Industrien im chinesischen Reiche kann erst seit dem Friedensvertrage von Shimonoseki gesprochen werden, durch welchen der chinesisch-japanische Krieg beendigt und die Einfuhr fremdländischer Maschinen gestattet wurde. Vordem war im Interesse des Schutzes der heimischen Gewerbe der Import von fremdländischen Maschinen verboten und wurde hievon nur in einzelnen Fällen, wo es sich z. B. um die Errichtung von Staatsbetrieben, Arsenalen, Waffenfabriken u. dgl. handelte, eine Ausnahme gemacht. Nach der längst ersehnten Aufhebung dieses Maschineneinfuhrverbotes schritten fremde und einheimische Capitalisten sofort an die Gründung fabriksmässiger Industrien, und dachte man zunächst an die Herstellung jener fremdländischen Artikel, welche einen grossen Absatz in China fanden und für deren Erzeugung günstige Verhältnisse vorhanden waren. In erster Linie kam hiefür die Erzeugung von grober Baumwollwaare in Betracht. China ist eines der reichsten Productionsländer der alten Welt hinsichtlich Baumwolle, und gleichwohl war es gezwungen, alljährlich einen grossen Theil seiner Production zu exportiren und hiefür enorme Mengen indischer und englischer Baumwollgarne und Manufacturen zu importiren. Die hausindustrielle Erzeugung von Baumwollgarnen und -Stoffen, welche fast über das gesammte untere Yangtsethal und die grosse chinesische Tiefebene verbreitet ist, genügte sowohl hinsichtlich der Qualität der producirten Waare als auch hinsichtlich der Fabricationskosten nicht mehr den gesteigerten Ansprüchen der Consumenten und konnte daher nur wenig mit dem fremdländischen Importe concurriren.

Die Nähe der grössten Baumwollproductionsbezirke, günstige Wassercommunicationen und billige Arbeitskräfte liessen Shanghai als den geeignetsten Ort zur Errichtung von modernen Baumwollspinnereien erscheinen, und thatsächlich entstanden daselbt in rascher Aufeinanderfolge sieben Spinnereien mit mehr als 300.000 Spindeln. Dieselben sind im Besitze von Actiengesellschaften, an welchen englisches, deutsches und chinesisches Capital betheiligt ist, sind nach englischem Muster gebaut und liegt deren Betrieb zumeist in den Händen europäischer Ingenieure. Die Arbeiter, selbst die Vorarbeiter und Meister sind ausschliesslich Chinesen.

Die in Rede stehenden Spinnereien erzeugen nur Garne gröbster Nummern. Im Zusammenhange mit einzelnen Spinnereien wurden auch kleine mechanische Webereien errichtet, welche gleichfalls nur Shirtings und Drills der billigsten und ordinärsten Art erzeugen. Den Baumwollspinnereien in Shanghai folgten bald solche in anderen chinesischen Vertragshäfen, insbesondere in Soochow, Ningpo, Wuchang und Chinkiang nach, welche fast ausschliesslich von chinesischen Capitalisten, jene in Wuchang insbesondere von dem bekannten Generalgouverneur oder Vicekönig Tschan-Tschin-Tung errichtet wurde. Bald zeigte es sich jedoch, dass die Productionsverhältnisse hier hinsichtlich inländischer Baumwollwaare sich keineswegs so günstig gestalteten, als gehofft wurde. Die chinesische Baumwolle erwies sich für einzelne Nummern als viel zu grob und unrein, die Preise derselben mit Rücksicht auf den steigenden Export nach Japan und in Folge Speculation der eingeborenen Händler zu theuer, und musste mit dem Importe indischer und amerikanischer Baumwolle begonnen werden. Dazu kamen die schwankenden Cursverhältnisse des Silbers und Schwierigkeiten mit der eingeborenen Arbeiterschaft, welche sich keineswegs als so leistungsfähig erwies, als vielfach angenommen wurde. Die Production vertheuerte sich in Folge dessen sehr namhaft, und da die Importeure englischer und indischer Baumwollgarne mit ungleich geringeren Schwierigkeiten zu kämpfen hatten, kam es im abgelaufenen Jahre zu einer bedenklichen Krise. Gegen Mitte September waren die unverkäuflichen Vorräthe der Shanghaier Baumwollspinnereien bereits auf ca. 20.000 Ballen angewachsen, welchen Vorräthe von importirter Waare in der Höhe von circa 100.000 Ballen gegenüberstanden. Die Folge hievon war, dass die Garnpreise rasch sanken und sowohl die indischen als auch die chinesischen Baumwollspinnereien

durch Einstellung der Nachtarbeit ihre Production verringerten. Als im Herbste in Folge des herannahenden Winters ein grösserer Bedarf sich einstellte, gelang es, die vorerwähnten Vorräthe abzusetzen, wodurch die Garnpreise sich langsam erhöhten und normale Verhältnisse wieder eintraten. Der Wiederkehr solcher Krisen suchten die Baumwollspinnereien seither durch Cartellirung und gemeinsame Festsetzung der Baumwollpreise vorzubeugen. Hinsichtlich des Betriebes ist zu erwähnen, dass die meisten Spinnereien in China von den bisherigen Zeitlöhnen zu Accordlöhnen übergingen, eine Maassregel, welche auch in China nicht verfehlte, Strikes seitens der chinesischen Arbeiterschaft hervorzurufen.

Der Baumwollindustrie steht an Bedeutung zunächst die Seidenindustrie, welche nach Beendigung des chinesisch-japanischen Krieges vielleicht eine noch raschere Entwicklung als erstere nahm. Innerhalb eines Jahres stieg die Zahl der Seidenfilaturen in Shanghai von zwei auf 27, und war dies hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass die Seidenernte in jenem Jahre quantitativ und qualitativ äusserst günstig ausgefallen war und gleichzeitig auch seitens Europas und Amerikas ein vermehrter Bedarf sich eingestellt hatte. In Folge dieser Verhältnisse trat ein intensiver Wettbewerb unter den einzelnen Filaturen ein, die neu entstehenden suchten die geschulten Arbeitskräfte der älteren an sich zu ziehen, die Arbeitslöhne stiegen in die Höhe, während gleichzeitig die Seidenproducenten lediglich nur bedacht waren, grosse Mengen von Cocons zu erzielen ohne Rücksicht auf die Qualität der Seide. Die unausbleibliche Folge hievon war die zunehmende Verschlechterung derselben, die Zunahme minder werthvoller Abfälle, wodurch sich die Fabricationskosten namhaft vertheuerten. Dazu kam, dass sich die japanische Seidenindustrie unter der eifrigen Obsorge der japanischen Regierung stetig verbesserte und bald jene Chinas übertraf. Vor ungefähr zwei Jahren begannen die weniger capitalskräftigen Seidenspinnereien in Shanghai, welche nicht mehr länger mit Verlust arbeiten konnten, ihren Betrieb einzustellen, andere wurden in den Händen fremder Firmen mit anderen Seidenfilaturen vereinigt. In Folge dessen hat sich gegenwärtig die Zahl der im Betriebe befindlichen Seidenfilaturen auf nahezu die Hälfte reducirt gegenüber zwei Jahren, und auch diese geringe Anzahl kämpft noch mit grossen Schwierigkeiten hinsichtlich ihrer Rentabilität. So sehr in jüngster Zeit wieder steigende Nachfrage nach chinesischer Seide

auf den europäischen Weltmärkten bemerkbar ist, so dürfte dieser Umstand insolange der Gesundung der Seidenfilaturen Shanghais nicht zugute kommen, als sich die Qualität des denselben zur Verfügung stehenden Rohmateriales nicht bessert und die Regiekosten sich nicht verringern. Eine wesentlich günstigere und stabilere Entwicklung nahm die Seidenindustrie in Canton, welche circa zehn im Betriebe befindliche Filaturen, wenn auch geringeren Umfanges, umfasst. Dieselben erfreuen sich der Vortheile besserer Rohmaterialien und besserer Arbeitskräfte.

Von anderen Industrien, welche in den letzten Jahren in China entstanden sind, nenne ich vor Allem die Zündhölzchenindustrie, deren bedeutendsten Fabriken in Shanghai, Hankow und Tientsin sich befinden. Die steigende Entwicklung der japanischen Zündhölzchenfabriken, welche bekanntlich unseren einst sehr bedeutenden Import von Zündhölzchen nach China völlig lahmlegte, veranlasste auch chinesische Capitalisten, solche Fabriken in China zu gründen. Obwohl die Erzeugnisse derselben, ordinäre Schwefelhölzchen, an Qualität noch den japanischen nachstehen, waren sie doch weit billiger und fanden sehr flotten Absatz.

Zunehmender Bedarf von Albumin und Eigelb in den westländischen Industrien machte fremdländische Kaufleute vor drei Jahren auf die reichlichen Mengen von Enten- und Hühnereiern aufmerksam, welche in den Städten des Yangtsekiangthales auf den Markt gelangten, und führten fremde Kaufleute zur fabriksmässigen Herstellung der beiden eingangs erwähnten Artikel. In Folge des günstigen Erfolges, welchen die ersten, in Chankiang und Weihu errichteten Fabriken erzielten, entstanden andere in Hankow, und beläuft sich die Zahl der Albuminfabriken in den drei vorgenannten Yangtsehäfen bereits auf zehn, worunter sich auch eine im Besitze und Betriebe einer österreichischen Firma stehende befindet. Die vermehrte Concurrenz dieser Fabriken und die dadurch herbeigeführte Erhöhung der Eierpreise, ferner die vermehrte Production von Albumin in Russland beeinflussten zwar im abgelaufenen Jahre die Rentabilität dieser Fabriken, gleichwohl steht zu erwarten, dass durch Verlegung der Fabriken in geeignetere Districte, wo die Eierpreise noch billiger, durch Cartellirung der Fabriken u. s. w. eine gefahrdrohende Krise ferngehalten werden kann. Unter stetiger Concurrenz litten in jüngster Zeit die in rascher Aufeinanderfolge entstandenen fabriksmässigen Betriebe zur Reinigung und Präparirung von

3*

Bettfedern, welche in Shanghai ihren Sitz haben. Die im vorigen Jahre errichtete erste Dampfmühle in Shanghai, die Gründung einer deutschen Firma, eröffnete mit grossem Erfolge einen lebhaften Export von chinesischem Mehl nach den chinesischen Vertragshäfen sowohl als auch nach Japan und Wladiwostok.

Die unter dem Einflusse der Reistheuerung im Sommer 1898 eingetretene verschärfte Handhabung des Ausfuhrverbotes von Reis, welches auch auf den Export anderer Cerealien ausgedehnt wurde, veranlasste die chinesische Zollverwaltung, den Export der Producte dieser Dampfmühle zu verbieten, in Folge dessen sich dieselbe auf den Absatzmarkt Shanghais und der übrigen chinesischen Vertragshäfen beschränkt sieht. Gleichwohl dürfte derselbe sowohl der Production dieser als auch etwa noch anderer in China zu errichtender Dampfmühlen genügen, da selbst die in primitivster Art und Weise arbeitenden chinesischen Mühlen in Tientsin sich noch immer sehr gut rentiren.

Die zunehmende Entwicklung der Schiffahrt hatte in Shanghai frühzeitig die Errichtung von Docks und Reparaturanstalten veranlasst, welche in den letzten Jahren eine so weitgehende Erweiterung und Ausgestaltung erfahren haben, dass sie neben allen Schiffsreparaturen auch den Bau von Küstendampfern und Lichterschiffen unternehmen, und diesbezüglich selbst mit den Schiffsbauanstalten Grossbritanniens, was China anlangt, concurriren können. Es unterliegt keinem Zweifel, dass der Schiffsbau in China noch einer namhaften Entwicklung entgegengeht, sobald die reichen Schätze von Erzen und Kohle daselbst zur Aufschliessung gelangen. Mit demselben Zeitpunkte wird auch die Rentabilität von Montanwerken und Fabriken der Metallindustrie eintreten, weche sich gegenwärtig auf ein dem Generalgouverneur Tschan - Tschin - Tung gehöriges kleines Hüttenwerk in Hanyang bei Hankow, auf verschiedene Arsenale, Gewehrfabriken und Kanonengiessereien der chinesischen Regierung in Shanghai, Nanking, Wuchang und Tientsin beschränken. Da diese Anstalten gänzlich unter der Leitung chinesischer Mandarinen stehen, so ist ihre Leistungsfähigkeit, trotzdem sie zum grössten Theile von Firmen wie Armstrong, Krupp etc. eingerichtet sind, sehr gering.

Was die allgemeinen Aussichten für die Entwicklung moderner Industrien in China anlangt, so können dieselben durchaus nicht als ungünstig bezeichnet werden. Das ausgedehnte Reich mit seinen zahlreichen Boden-

schätzen aller Art, die reichlichen Arbeitskräfte, die billigen Wasserstrassen etc. ermöglichen ohne Zweifel die erfolgreiche Production zahlreicher Artikel, welche bisher aus fremden Ländern importirt werden müssen. Ich verweise in dieser Hinsicht auf die günstigen Aussichten, welche sich für die Herstellung von Glas, Papier, Metallwaaren, Bereitung von Leder, Production von Ziegeln, Cement, Baumaterialien etc. darbieten. Gleichwohl ist nicht zu übersehen, dass der zerrüttete Zustand der chinesischen Staatsverwaltung im Innern des Reiches die Errichtung solcher Fabriken gegenwärtig noch grösstentheils auf die Vertragshäfen beschränkt, wo gleichwohl selbst die eingeborenen Arbeitskräfte, Grund und Boden sowie Regiekosten sich von Tag zu Tag vertheuern.

Bergbau.

Der zerrüttete Zustand der chinesischen Staatsverwaltung im Innern des Reiches, die complicirten Besitzverhältnisse von Grund und Boden, der Aberglaube der eingeborenen Bevölkerung an die Erdgeister, welche durch Eröffnung von Schächten und Bergwerken an die Oberfläche der Erde gebracht werden, haben auch bis heute noch die Ausbeute der reichen Mineralschätze Chinas verhindert. Dessenungeachtet ist ein steigendes Interesse des fremdländischen Capitales für die Mineralschätze Chinas nicht zu verkennen, und die Thatsache allein, dass in den letzten Jahren mehrere grosse Minenconcessionen an fremde Syndicate vergeben wurden, spricht für einen Umschwung in den diesbezüglichen Verhältnissen. Die Kenntnisse der eingeborenen Bevölkerung im Bergbaue sind im Gegensatze zu jenen auf anderen Gebieten sehr gering und beschränkte sich der bergmännische Betrieb der Chinesen auf einzelne Tagbauten auf Kohle und Eisenerze in der Provinz Schantung, auf Goldwäscherei und Goldbergbau in der Mandschurei, auf die primitivste Anbohrung von Salzlagern in der Provinz Szechuen u. s. w. Als die ersten modernen Montanbetriebe sind die Kohlenbergwerke von Kayping und Tongschan zu bezeichnen, welche nordöstlich von Tientsin gelegen, dem bekannten ehemaligen Vicekönig von Pechili, Li-hung-chang, gehören und von deutschen und englischen Ingenieuren vor ca. 10 Jahren eingerichtet wurden. Im abgelaufenen Jahre lieferten die Steinkohlenminen von Tongschan 469.947 *t*, gegen 442.000 *t* im Vorjahre; jene von Kaipung 731.782 *t*, gegen 520.000 *t* in dem gleichen Zeitraume. Diese Bergwerke sind auch einer namhaften Erweiterung fähig und concurrirt die Kohle von Kaipung

und Tongschan theilweise schon mit Erfolg in Tientsin und in den übrigen chinesischen Vertragshäfen mit der japanischen Kohle. Der schon an anderer Stelle erwähnte Generalgouverneur Tschan-Tsching-Tung unternahm die Aufschliessung von Eisenerz- und Kohlenlagern in der Provinz Hupeh, zu deren Verwerthung er die Montanwerke in Hangang durch belgische Ingenieure errichten liess. Constanter Wechsel in der Leitung dieser Hüttenanlage, welche bald von den belgischen Ingenieuren an deutsche, englische und amerikanische übergingen, Corruption der chinesischen Beamten, Geldmangel in der Casse des Vicekönigs gestatteten jedoch keine erfolgreiche Erschliessung dieser sehr günstig gelegenen und reichen Mineralschätze und sollen gegenwärtig Unterhandlungen wegen Verpachtung derselben an ein japanisches Syndicat im Zuge sein.

Um die wichtigsten, während des abgelaufenen Jahres seitens der chinesischen Regierung an fremde Gesellschaften ertheilten Bergwerksconcessionen zu besprechen, so erwähne ich vor Allem jene, welche gegen Ende 1898 dem sogenannten Peking-Syndicate bewilligt wurden. Damit erhielt dieses Syndicat, an welchem zumeist englisches und italienisches Capital betheiligt ist, das Recht, die Kohlen- und Eisenerz- sowie Petroleumlager der Provinz Shansi auszubeuten. Zur Erleichterung des Transportes der Bergwerksproducte erhielt das Syndicat im Vereine mit der russisch-chinesischen Bank auch die Bewilligung, eine Eisenbahn von Paoting fu im Anschlusse an die Peking—Hankow-Bahn nach Tayenfu der Hauptstadt der Provinz Shansi zu führen. Die erwähnten Concessionen gelten für die Dauer von 60 Jahren, nach welchem Zeitraume alle Bergwerksanlagen sammt Grund und Boden und Einrichtungen der chinesischen Regierung kostenfrei zufallen. Bis dahin gebührt letzterer nur ein 5 percentiger Antheil vom Nettoerträgnisse der Bergwerke. Zur Ausbeutung dieser Concessionen wurde eine Actiengesellschaft in London mit einem Capitale von 1,500.000 £ gebildet, welche bereits Ingenieure zur Durchführung der nöthigen Vorarbeiten nach China entsendet hat. Concessionen für die Gewinnung von Quecksilber in der Provinz Kweitschau wurden einem englisch-französischen Syndicate bewilligt, dessen technischer Director ein österreichischer Ingenieur ist. In Pechili erwarb ein chinesischer Capitalist Concessionen für die Ausbeute der daselbst entdeckten Kohlen- und Erzlager. Zur Erläuterung des Vorhergesagten bemerke ich, dass Bergwerksbetriebe nach

chinesischen Gesetzen ein Regal des Kaisers von China bilden und dementsprechend sowohl für die Schürfung wie auch für die commercielle Ausbeutung der Bergwerke, nicht minder für alle speciellen Anlagen, wie Erbauung von Strassen, Montanbahnen, Errichtung von Gebäuden wieder separate Concessionen erworben werden müssen. Demzufolge sind selbst nach erfolgreicher Erwerbung einer Minenconcession bis zu dem Zeitpunkte der thatsächlichen factischen Ausbeutung derselben grosse Schwierigkeiten zu überwinden, und beschäftigen sich die meisten Syndicate, welche in dem abgelaufenen Jahre Bergwerksconcessionen in China erworben haben, lediglich mit dem Verkaufe derselben an speciell zu bildende Actiengesellschaften, welchen erst die praktische Ausbeutung der Mineralschätze obliegt.

Wesentlich verschieden von dieser Art von Minenconcessionen sind jene, welche zugleich mit der Verpachtung der Gebiete von Kiautschau an Deutschland, beziehungsweise von Port Arthur und Talienwan an Russland an diese Staaten und deren Angehörige für den gesammten Bereich der Territorien vergeben wurden. Diese Concessionen unterliegen keinen weiteren Einschränkungen, und obliegt die Regelung des Bergwerksbetriebes vielmehr der deutschen, beziehungsweise russischen Regierung. Mit Rücksicht darauf ist auch von der Ausbeute dieser Concessionen ein rascher Erfolg zu erwarten. In der deutschen Interessensphäre von Shantung kommen die reichen Kohlenlager von Ichaufu im Süden, von Weihsien im Norden in erster Linie in Betracht, welche in Besitz von grossen deutschen Syndicaten stehen und bereits von Ingenieuren derselben genau untersucht worden sind. Auf der Liuntung-Halbinsel, der russischen Interessensphäre, ist ein russisches Syndicat bereits mit der Ausbeute anderer sehr ergiebiger Kohlenminen beschäftigt.

Es wäre lebhaft zu wünschen, dass, wenn auch Oesterreich sich nicht direct mit Capitalien an dem Aufschwunge des Bergbaues in China betheiligt, obwohl auch dieses bei einiger Vorsicht sehr günstige Aussicht auf Erfolg bieten würde, doch grösseres Interessse für die Entsendung von Bergingenieuren, Lieferung von Maschinen etc. zeigen möge.

Eisenbahnen.

Vieles hinsichtlich des Bergbaues Gesagte kann auch für die Entwicklung der Eisenbahnen in China gelten. Ohne Zweifel bietet das chinesische Reich, dessen Bodenschätze noch einer rationellen Verwerthung harren und welches eines Strassennetzes fast völlig entbehrt, ein

ausgezeichnetes Feld für die Anlage von Eisenbahnen. Aehnlich wie bei der Ausbeute der Mineralschätze stehen aber auch hier mannigfache Hindernisse entgegen, vor Allem die Schwierigkeit, diesbezügliche Concessionen von der chinesischen Centralregierung zu erwirken und die nöthigen Capitalien zu beschaffen. Dazu kommt der Umstand, dass viele Gebiete Chinas noch wenig oder gar nicht erforscht sind, aller Ressourcen für den Bahnbau entbehren, die Erwerbung des nöthigen Terrains in Folge der nur wenig geregelten Eigenthumsverhältnisse an Grund und Boden und mangels eines Expropriationsrechtes nur äusserst schwierig ist. Die zahlreichen Wasserwege, die grossen Strecken versumpfter Terrains, häufige Ueberschwemmungen bereiten den Bahnbau in China auch technische Schwierigkeiten. Für die Rentabilität der Bahnen ist auch die scharfe Concurrenz der Wasserstrassen in Betracht zu ziehen, auf welchen der Wassertransport sich zwar langsam, aber doch sehr billig vollzieht.

Die erste Eisenbahnstrasse gelangte in China im Jahre 1875 zur Erbauung. Als nämlich eine englische Gesellschaft die Concession zur Erbauung eines Verkehrsweges von Shanghai nach Woosung, dem Vorhafen dieser Stadt an der Einmündung des Whungpooflusses in den Yangtsekiangstrom, erhielt, baute dieselbe keine Strasse, sondern zum Erstaunen der Chinesen eine Eisenbahn. Die chinesische Regierung, unter dem Drucke der durch diese neue Erscheinung aufgeregten Bevölkerung, bestritt die Erlaubniss der Gesellschaft, auf Grund der erhaltenen Concession einen Schienenstrang zu erbauen, und noch während der Verhandlungen wegen des Rückkaufes derselben zerstörte eines Tages der chinesische Pöbel die Bahnlinie. Die chinesische Regierung zahlte der Gesellschaft eine Entschädigung und übernahm die Schienen und sonstigen Betriebseinrichtungen, welche mehrere Jahre später nach Formosa geschafft und daselbst zur Erbauung der Eisenbahn von Keelung nach Tamsui verwendet wurden. 15 Jahre später veranlassten jedoch strategische Rücksichten die chinesische Regierung selbst, die wichtigen Takuforts an der Einmündung des Peihostromes mit dem Vertragshafen Tientsin zu verbinden.

An diese erste Linie der chinesischen Staatsbahnen, zu deren Erbauung eine besondere chinesische Actiengesellschaft gebildet wurde, schloss sich später eine Bahnlinie nach den Kohlenminen von Kaiping und Tongschan, welche vor drei Jahren nach Shanhaikuan

verlängert wurde und in den nächsten Jahren sogar bis Newchuang zum Anschlusse an die sibirische Eisenbahn fortgesetzt werden soll. Im abgelaufenen Jahre wurde auch die Eisenbahnverbindung zwischen Tientsin und Peking hergestellt. Der Betrieb dieser Linien, welcher unter Oberaufsicht von englischen Ingenieuren in den Händen chinesischen Personales liegt, gestaltete sich bis jetzt sehr zufriedenstellend und musste an die Legung eines zweiten Geleises auf der Strecke Tientsin—Peking geschritten werden. Ich bemerke, dass der directe Personenzug die Strecke Tientsin—Peking, beziehungsweise Machaopoo, einer Vorstadt Pekings, in ca. 5 Stunden zurücklegt, und den fremden Reisenden auf dieser Fahrt besondere, mit allem Comfort eingerichtete Waggons zur Verfügung stehen. In Mittelchina gelangte im abgelaufenen Jahre die einst zerstörte Eisenbahnlinie Shanghai—Woosung zur Reconstruction, welche im Auftrage der vorerwähnten Gesellschaft der chinesischen Staatsbahn von deutschen Ingenieuren durchgeführt wurde.

Von den im Bau befindlichen Eisenbahnen Chinas sind zu nennen:

1. Die Eisenbahnlinie Peking—Hankow, welche von der Station Paotungfu der Linie Tientsin—Peking abzweigt, quer durch die chinesische Tiefebene geht und bei Hankow den Yangtsekiang erreicht. Die Länge derselben beträgt ca. 1300 *km*, und ist ein belgisches Syndicat im Besitze dieser Eisenbahnconcession, in Folge dessen auch belgische Ingenieure mit dem Baue dieser Linie betraut sind und auch belgische Materialien hauptsächlich zu demselben Zweck in Verwendung kamen. Nach Süden soll diese Linie noch bis Canton verlängert werden, eine Concession, um welche sich gegenwärtig noch belgische, englische und amerikanische Syndicate bewerben.

2. Die ostchinesisch-mandschurische Eisenbahn, welche die östlichste Endstrecke der sibirischen Eisenbahn darstellt und bei der Station Kaidalowo in Transbaikalien von derselben abzweigt, quer durch die chinesische Mandschurei nach Port-Arthur und Talienwan führt. Eine Verbindungsstrecke von derselben wird von Petune nach Wladiwostok geleitet. Concession und Bau dieser Linie befinden sich in den Händen einer russisch-chinesischen Gesellschaft.

Die Vollendung der Peking-Hankow-Eisenbahn lässt sich heute noch nicht bestimmen. Jene der ostchinesischen Eisenbahn wird für das Jahr 1902 erwartet, womit

überhaupt die gesammte sibirische Eisenbahn zur Eröffnung gelangt.

Von Concessionen, welche theils bereits vergeben wurden, theils noch in Verhandlung stehen, sind zu nennen:

1. Für die Linie Shanhaikuan—Newchuang, für Rechnung der Hongkong-Shanghai-Bank;

2. Shanghai-Soochow-Chinkiang-Nonking mit Abzweigung nach Hangchow und Ningpo für Rechnung der englischen Firma Jardine, Matheson & Co.

3. Kowloon- (Hongkong)-Canton.

Von elektrischen Trambahnen existirt gegenwärtig nur die von der Firma Siemens & Halske erbaute, welche von Machaopoo, dem Endpunkte der Linie Tientsin—Peking, nach den Thoren Pekings führt. Die Anlage von elektrischen Tramways in den fremländischen Settlements in Shanghai steht in Verhandlung.

Fremdländische Firmen und deren Organisation.

China, beziehungsweise die dem internationalen Handel und Verkehr eröffneten 29 chinesischen Vertragshäfen beherbergen insgesammt circa 800 fremdländische Firmen, wovon mehr als die Hälfte im Besitze britischer Staatsangehöriger oder Gesellschaften sich befinden.

Die zweite Stelle nehmen deutsche Firmen ein, von welchen schon mehr als 200 daselbst sind, der Rest vertheilt sich auf die übrigen Nationalitäten, insbesondere auf jene der Vereinigten Staaten von Amerika, Japan, Frankreich, Belgien, Holland, Oesterreich-Ungarn, Schweden, Norwegen, Dänemark u. s. w. Die englischen Firmen zählen begreiflicherweise in Folge des grossen Antheiles Grossbritanniens an dem gesammten fremdländischen Handel Chinas zu den grössten und ältesten Geschäftshäusern, unter welchen ich mich beschränke, lediglich jene von Jardine, Matheson & Co., Butterfield & Swire, Sassoon & Co., Ilbert & Co. zu erwähnen. Diese Firmen verfügen über Millionen Gulden österreichischer Währung an Grundcapital, besitzen ihre Centrale in London, ihre Hauptfiliale für China in Shanghai, und sind in den meisten der übrigen chinesischen Vertragshäfen durch Filialen, beziehungsweise Agenten oder Geschäftsfreunde vertreten. Die Besitzer oder Chefs residiren in London, an der Spitze der Firma in China stehen Mitchefs oder sogenannte Paid partners, besonders tüchtige und erfahrene Angestellte, welche nebst einem hohen fixen Gehalt auch an dem Reinerträgnisse der Firma betheiligt sind. Persönliche Tüchtigkeit und Gewandtheit spielen auch im Handelsverkehre Ostasiens die grösste Rolle, und der Chef manchen

grossen fremden Handelshauses ist einmal als einfacher, mittelloser Comptoirist in dasselbe eingetreten und hat sich durch Fleiss und Tüchtigkeit zu seiner heutigen Stellung emporgearbeitet.

Die prächtigen Geschäfthäuser dieser Firmen, die sogenannten Hongs erheben sich längst des Bund, der berühmten Quaistrasse Shanghais, welche im britischen Settlement längst des Whangpooflusses führt. Der kolossale Reichthum dieser Firmen stammt zumeist noch aus den früheren Zeiten des fremdländischen Handels in China, da derselbe noch mit namhaftem Gewinne arbeitete und wenig, fast gar keiner Concurrenz begegnete. Diese glänzenden Zeiten sind zwar schon längst verstrichen, gleichwohl erfreuen sich diese Firmen, durch ihre langjährigen und kostbaren Geschäftsbeziehungen, ihre grosse Vertrauenswürdigkeit und Capitalskraft auch gegenwärtig noch eines sehr befriedigenden Geschäftsganges, dessen Bedeutung jedoch nicht so sehr in dem grossen Gewinne der einzelnen Geschäfte, sondern in der grossen Zahl derselben und der Masse der abgesetzten Waaren liegt. Es dürfte vielleicht in unserer Geschäftswelt noch wenig bekannt sein, dass die fremden Kaufleute in China durchschnittlich mit einem viel geringeren Reingewinne arbeiten als die Geschäftshäuser in Europa und insbesondere in Oesterreich-Ungarn, dass die Rentabilität vielmehr in der grossen Masse der in Verkehr gebrachten Waaren liegt. Wiewohl keineswegs, wie von vielen Seiten geschieht, von einem absoluten Rückgange des britischen Handels in China gesprochen werden kann, so muss doch selbst von den Engländern anerkannt werden, dass ihr Handel daselbst sich nicht in demselben raschen Tempo entwickelt, wie jener anderer Staaten, insbesondere Deutschlands und Japans, und in Folge dessen sind in letzterer Zeit auch nicht soviel neue englische Firmen in China entstanden, wie z. B. deutsche oder japanische. Die zweite Stelle unter den fremden Geschäftshäusern daselbst gebührt, sowohl was ihre Zahl als auch was ihre Bedeutung anlangt, ohne Zweifel den deutschen Geschäftshäusern, unter welchen ich lediglich die rühmlichst bekannten Firmen Arnhold, Karberg & Co., Siemssen & Co., Melchers & Co., Carlowitz & Co. anführe. Nebst diesen grossen Geschäftshäusern, welche gleichfalls über namhafte Capitalien verfügen, besitzt der deutsche Handel in China aber noch eine staatliche Anzahl kleinerer Geschäftshäuser, welche zum grössten Theile von besonders tüchtigen, früheren Angestellten grösserer Handelshäuser gegründet wurden.

Diese kleineren Geschäftshäuser werden nicht selten von grösseren Handelshäusern in China oder in Europa commanditirt, das heisst als durch Capitalseinlagen unterstützt, weil die Erfahrung lehrt, dass solche kleinere Firmen unter der Leitung rühriger, gewandter, jüngerer Kaufleute sehr viel beitragen können, die Geschäftsbeziehungen zu erweitern und dem Betriebe der grösseren Firmen zu nützen. Dank ihrer grossen Rührigkeit, auch ihrem grossen Anpassungsvermögen an die eigenthümlichen Bedürfnisse und Anforderungen der chinesischen Consumenten, nicht minder durch die grosse Solidarität, welche alle Deutschen in der Fremde verbindet, ist es denselben auch in Ostasien gelungen, mit den englischen Firmen in erfolgreichen Wettbewerb zu treten und ihren Handel in so grossem Maasse auszudehnen. Mit bewunderungswürdiger Geduld sucht der deutsche Kaufmann die Sprache des Eingebornen zu erlernen, seinen Geschmack auszuforschen, ihm in allen seinen Wünschen entgegenzukommen und begnügt sich hiebei bei weitem mit geringeren Gewinnstansprüchen und einer bescheideneren Lebensweise. Es ist nicht zu verkennen, dass der Engländer, durch die raschen Erfolge der deutschen Kaufmannschaft belehrt, in jüngster Zeit von seinem starren Charakter ablässt, mit welchem er seine Erzeugnisse den Eingebornen aufdrängen zu müssen glaubte, und in vieler Beziehung eines grossen Entgegenkommens sich befleissigt.

Die japanischen Firmen in China beschäftigen sich fast ausschliesslich mit dem sehr bedeutenden Zwischenhandel dieses Reiches mit ihrem Vaterlande, und kommen ihnen diesbezüglich ihre verwandte Abstammung, ihre gemeinsamen nationalen Eigenschaften, ihre tüchtige Fähigkeit, die chinesische Sprache, deren Schrift mit der japanischen fast gänzlich übereinstimmt, u. s. w. sehr zu statten. Von grösseren japanischen Handelsgesellschaften in den chinesischen Vertragshäfen sind vor Allem die Mitsui Busshan Kaisha, die Nippon Yusen Kaisha, die sich neben der Schiffahrt auch mit Handel beschäftigt etc. zu erwähnen. Die amerikanischen Firmen, welche sich vor wenigen Jahren auf einige wenige, wenn auch sehr bedeutende Geschäftshäuser beschränkten, sind in neuester Zeit in Folge des steigenden Interesses, welches die Vereinigten Staaten den politischen und commerciellen Ereignissen in Ostasien schenken, in starker Vermehrung begriffen. Neben kleineren Detailgeschäften, welche den Verkauf von amerikanischem Mehl, Cigaretten, Conserven, Maschinen, Bicycles etc. betreiben, sind es zumeist grosse, äusserst capitalskräftige Syndicate, welche sich mit der Gründung industrieller

Unternehmungen, Bau von Eisenbahnen u. dgl. beschäftigen. Unter diesen Syndicaten erwähne ich vor Allem die American Trading Co., welche in den letzten Jahren eine sehr rentable Cigarettenfabrik, eine Reismühle, eine Baumwollspinnerei sowie eine Ziegelei in Shanghai errichtet hat. Von Eisenbahnsyndicaten erwähne ich jenes, welches sich um die Concession der Eisenbahnlinie Hankow — Canton bewirbt und schon zahlreiche Expeditionen von Ingenieuren zur Erforschung der zukünftigen Trace dieser Eisenbahnlinie an Ort und Stelle entsendet hat. Besitz reichlicher Capitalsmittel, grosse Reclame und sofortige Anknüpfung von Geschäftsbeziehungen in grossem Style charakterisiren auch in Ostasien die amerikanischen Firmen, welche der immer mächtiger sich entwickelnden Industrie im eigenen Mutterlande den nothwendigen Absatzmarkt in den überseeischen Ländern zu erwerben suchen.

In den Händen schweizerischer und französischer Firmen befinden sich die bedeutendsten Firmen in China, welche sich mit dem Absatze von chinesischer Seide beschäftigen und ihre Centralen in Lyon, Paris, Zürich besitzen. Der Export von chinesischer Seide gehört ohne Zweifel zu den schwierigsten Geschäften in Ostasien, und sind zum Betriebe desselben grosse Erfahrung und Kenntniss, insbesondere im Einkaufe der Rohseide, in der Bestimmung der Qualität und des Preises, in der richtigen Ausnützung der Wechselcurse und des Bedarfes auf den europäischen Seidenweltmärkten nothwendig. In Folge dessen beschäftigen sich mit diesem Geschäftszweige nur specielle Firmen, unter welchen die bedeutendsten die schweizerischen Geschäftshäuser Nabholz & Co., Reiss & Co., Gebrüder Bovet, die französischen Firmen Pyla, Ulysse & Co., Bavier & Co., Olivier, Langenhagen & Co. zu nennen sind. Daneben bildet der Seidenexport auch einen Theil des Geschäftsbetriebes grösserer englischer und deutscher Firmen, wie der schon erwähnten Geschäftshäuser Jardine, Matheson & Co., Arnhold, Karberg & Co. u. A. Der Einkauf der Rohseide erfolgt zum Theile im Innern des Landes, in den Seidendistricten selbst, wohin die Firmen zur Zeit der Seidenernte ihre speciellen Angestellten, die sogenannten Silkinspectors entsenden, welche die nicht leichte Aufgabe haben, Qualität und Preis der Rohseide zu bestimmen. Die in Rede stehenden Seidenfirmen sind auch zumeist an dem Besitze und dem Betriebe der hervorragenderen Seidenfilaturen in Shanghai betheiligt, deren fremdländisches Personal jedoch zumeist aus Italienern und

Italienerinnen von den Seidendistricten der Lombardei und Venetiens zusammengesetzt ist. Von bedeutenderen russischen Firmen existiren solche nur in Hankow und in Foochow für den Export des chinesischen Thees nach Sibirien und dem europäischen Russland. Die hervorragendsten derselben sind Molchanoff, Pechatnoff & Co., Tokmakoff, Molotkoff & Co., Panoff & Co, Popoff Frères. Daneben beschäftigen sich aber auch englische und deutsche Firmen mit dem Exporte von chinesischem Thee. Die Bedeutung der englischen Theefirmen ist aber in Uebereinstimmung mit dem verringerten Absatze von chinesischem Thee in Grossbritannien in starker Abnahme begriffen. Die fremdländischen Theefirmen besitzen gleichfalls besondere Angestellte, die sogenannten Teatasters oder Theekoster, welche unter Anwendung sehr complicirter Methoden den Geschmack der einzelnen auf den Markt gebrachten Theesorten prüfen, hernach den Preis fixiren und die auch auf den Absatzmärkten gewünschten Theemischungen herstellen. Zu der Erfüllung dieser Aufgabe gehört eine langjährige Erfahrung, in Folge dessen gute Theekoster auch sehr gesucht und ausgezeichnet honorirt werden. Mit Rücksicht darauf, dass die Theesaison in Hankow gerade in die heisseste und ungesündeste Jahreszeit daselbst fällt, sind sie genöthigt, den Rest des Jahres in Europa oder Amerika zu ihrer Erholung zu verbringen, und gehen die meisten derselben nur auf einige Monate alljährlich nach China. Die Firmen der übrigen Nationalitäten in China beschränken sich zumeist auf kleinere, wenn auch theilweise sehr tüchtige und vertrauenswürdige Geschäftshäuser, unter welchen insbesondere solche Belgiens, die sich vorzugsweise mit dem Importe von Maschinen und Werkzeugen beschäftigen, solche Hollands, welche die Einfuhr von holländischen Textilwaaren, insbesondere Shirtings, von Cigarren, Käse, Liqueuren etc. betreiben.

Von vaterländischen Firmen bestand bis vor Kurzem die österreichische Firma Gustav Kremsier & Co., welche seinerzeit mit Unterstützung des österreichisch-ungarischen Exportvereines in Shanghai errichtet wurde. In Folge Ablebens des Besitzers Gustav Kremsier's musste im heurigen Jahre der Concurs über diese Firma verhängt werden und geht die Firma der Liquidirung entgegen. Der bisherige Angestellte und Procurist der vorgenannten Firma, Heinrich Kober, gleichfalls ein Oesterreicher, gründete schon bei Lebzeiten Gustav Kremsier's im Vereine mit zwei anderen Oesterreichern, Josef und Sigismund Rosenbaum, unter

der Firma Kober & Co. im vorigen Jahre eine neue österreichische Firma in Shanghai, welche auch eine Zweigniederlassung sowie Albuminfabrik in Hankow besitzt. Rechnet man noch die von Ludwig Soyka, einem Stipendisten der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer, im Vereine mit seinem Bruder betriebene Firma S. Soyka sammt einer Zweigniederlassung, gleichfalls in Hankow, hinzu, so verfügt der gesammte vaterländische Handel derzeit nur über zwei Firmen in Shanghai mit ebenso vielen Zweigniederlassungen in Hankow.

Bevor ich zur Besprechung der chinesischen Firmen übergehe, will ich noch der zwischen denselben und den fremdländischen Firmen stehenden Geschäftshäuser gedenken, welche von indischen Parsis betrieben werden. Der eminente Geschäftsgeist, welchem diese Abkömmlinge der altpersischen Feueranbeter schon längst ihre dominirende Stelle im Handelsverkehre Ostindiens verdanken, hat viele derselben auch nach China geführt, woselbst sie insbesondere in den südchinesischen Vertragshäfen sowie in Shanghai zahlreiche blühende Geschäftshäuser betreiben. Sämmtliche derselben stehen unter englischem Schutz und beschäftigen sich mit dem Import indischer Erzeugnisse und Producte, insbesondere mit jenem von Opium, von indischen Baumwollgarnen und Rohbaumwolle, Papier, Südfrüchten etc.

Was den Geschäftsbetrieb sämmtlicher in Vorhergehendem geschilderten fremdländischen Handelsfirmen in China anlangt, so ist eine Specialisirung — die hinsichtlich des Exportes von Seide und Thee ausgenommen — im Grossen und Ganzen nicht vorhanden. Jede fremdländische Firma betreibt Ein- und Ausfuhr von allen Artikeln und Producten en gros, für welche sich gerade gewinnreiche Aussichten und Conjecturen ergeben. Dies schliesst jedoch nicht aus, dass sich die eine oder andere Firma derzeit mehr mit der Einfuhr europäischer Industrieerzeugnisse als mit der Ausfuhr chinesischer Bodenproducte beschäftigt und mit Rücksicht darauf unter die Importfirmen gerechnet wird. Eine neue günstige Geschäftsverbindung, welche der betreffenden Firma vortheilhafte Aussichten eröffnet, kann hierin sofort eine Aenderung hervorrufen. Eine Ausnahme hievon muss lediglich noch hinsichtlich der sogenannten Regierungsgeschäfte gemacht werden, unter welchen man in China die Lieferung von Gewehren, Kanonen, Munition, Kriegsmaterial, Kriegsschiffen sowie alles Bedarfes für die Arsenale und Werkstätten der

chinesischen Armee- und Flottenverwaltung versteht. Namhafte Geldcapitalien, enge Geschäftsbeziehungen mit den diesbezüglichen Industrien in England, Deutschland und Belgien sowie insbesondere gute und persönliche Beziehungen mit den maassgebenden Persönlichkeiten in der chinesischen Staatsverwaltung, Einfluss und Zutritt bei denselben haben es begreiflicherweise mit sich gebracht, dass nicht jede fremländische Firma dieser Art von unter Umständen sehr lucrativen Geschäften sich widmen kann. Für dieselben kommen nur einige wenige deutsche und englische Firmen in Betracht, wie insbesondere Mandl & Co., die auch Vertreter von Krupp und Siemens & Halske sind, Buchheister & Co, die Agenten unserer vaterländischen Stahlfirma Böhler & Co. sind, Arnhold & Karberg, die mit der Vertretung der Kanonenfabrik Skoda & Co. in Pilsen betraut sind, Telge & Co. etc. in Betracht. Die grösste Blüthezeit haben diese Regierungsgeschäfte begreiflicherweise während des chinesisch-japanischen Krieges zu verzeichnen gehabt.

Die chinesischen Firmen, von welchen es nicht minder sehr capitalskräftige und gut situirte gibt, kommen für den directen Aussenhandel Chinas nur wenig oder gar nicht in Betracht. Die geringe Neigung der Chinesen, grössere Reisen in's Ausland zu unternehmen und dort die Industrie- und Handelsverhältnisse zu studiren, das starre Festhalten der Chinesen an der herkömmlichen Art und Weise ihrer Geschäftsabschlüsse u. s. w. bringen es begreiflicherweise mit sich, dass es den chinesischen Kaufleuten bisher nicht gelungen ist, directe Geschäftsbeziehungen mit den fremden Ländern anzuknüpfen. Gleichwohl sind diesbezügliche Versuche, welche gerade in letzter Zeit sich mehren, nicht unbemerkbar. Der Chinese erkennt sehr gut die Wohlfeilheit des directen Bezuges der Waare, bei welchem ihm ungeachtet des grösseren Risicos der Gewinn des fremdländischen Importeurs in die Tasche fliesst und da die chinesischen Kaufleute in zunehmendem Maasse die Kenntnisse der englischen Sprache sich aneignen, gehören Versuche, directe Geschäfte mit europäischen Plätzen anzuknüpfen, nicht zu den Seltenheiten. In Ermanglung anderer Geschäftsfreunde in China und im Glauben, im Verkehre mit den eingebornen Händlern in Folge des Wegfalles der Gewinne des Zwischenhandels gleichfalls bessere Preise zu erzielen, kommen europäische Firmen nicht selten diesen Versuchen entgegen und lassen sich in directe Geschäftsbeziehungen mit chinesischen Kaufleuten ein. Ungeachtet der grossen Ehrlichkeit der letzteren im Allgemeinen,

muss vor solchen Geschäftsbeziehungen dringend abgerathen werden, da das hiebei vorwaltende Risico des europäischen Exporteurs bei weitem grösser als der zu erhoffende Gewinn ist. Die Entfernung ohne geeignetes Zwischenglied ist zu gross, die gegenseitige Verständigung zwischen dem chinesischen Importeur drüben und dem Exporteur herüben ist zu schwierig, dabei ist der Chinese viel zu schlau, als dass er sich in Bedingungen einlässt, die vielleicht für ihn ungünstig sind, und die Folge hievon sind ununterbrochene Reclamationen, bei welchen der Chinese, welcher der chinesischen Gerichtsbarkeit untersteht, sehr leicht und spurlos in das Innere des Reiches oder in den nächsten Vertragshafen verschwinden kann. Aehnliche Erfahrungen wurden ja auch hinsichtlich der Geschäftsbeziehungen der Fremden mit den schon an anderer Stelle erwähnten Parsis- und Nativskaufleuten in Ostindien gemacht.

In Folge dessen sind die chinesischen Kaufleute gegenwärtig von directem Handel mit den meisten Handelsplätzen Europas ausgeschlossen — eigentlich noch ein Glück für den fremden Handel, denn wenn der Chinese einmal anfangen würde, fremde Länder zu bereisen, um directen Handel mit denselben zu eröffnen, so würde er bald in Folge seiner grösseren Genügsamkeit, der billigen Regiekosten seines Geschäftes, durch seinen eminenten Geschäftssinn und durch seine Ausdauer ebenso rasch den fremden Kaufmann verdrängen, wie er ihn schon jetzt damit im Zwischenhandel bedroht. Durch seine zahlreichen Compatrioten, welche der chinesische Kaufmann in Korea, Japan, Wladiwostok, auf den Philippinen, in Britisch- und Holländisch-Hinterindien, in Australien und an der Westküste Nordamerikas besitzt, unterhält er mit diesen Gebieten schon wichtige, wachsende Geschäftsbeziehungen, durch welche den Fremden eine namhafte Concurrenz erwächst.

Ein wichtiger Unterschied ist sowohl hinsichtlich der fremdländischen als auch hinsichtlich der chinesischen Firmen in den Vertragshäfen zwischen den Engroshändlern und den En detailverkäufern zu machen, welch letztere insgesammt mit dem Namen „Shopkeepers“ oder „Ladenbesitzer“ bezeichnet werden. Ebenso wie es der Traum jedes Shopkeepers ist, ein Engroskaufmann, Exporteur oder Importeur zu werden, schaut letzterer mit Geringschätzung auf den Shopkeeper herab, obwohl dessen Geschäft eine wichtige Absatzquelle für die Handelsartikel des Grosskaufmannes ist und unter Umständen verhältnissmässig mit viel grösseren Gewinnsten arbeitet als ersterer.

Der Bruttogewinn, welchen die fremdländischen Laden geschäfte in Shanghai und in den übrigen chinesischen Vertragshäfen erzielen, schwankt nicht selten zwischen 50 bis 100 Percent des Einkaufswerthes, und kann man daraus ersehen, wie theuer oft die einfachsten Gebrauchsartikel in China sind und wie sehr sich dadurch das Leben der Fremden daselbst vertheuert.

Fremde Ladengeschäfte existiren insbesondere für den Verkauf aller europäischen Bedarfsartikel, insbesondere von Kurz- und Modewaaren sowohl für Herren als auch Damen, Hauseinrichtungsgegenständen, Wirthschaftsgeräthen, Getränken, Lebensmitteln, Conserven, Luxusartikeln wie Galanteriewaaren, Nippsachen etc. Der Verkauf dieser Waarengattungen ist zumeist in einigen wenigen grossen Magazinen concentrirt, welche, mit dem denkbarsten Luxus ausgestattet, alle möglichen Bedarfsartikel, von Kleidungsstücken angefangen bis zu Möbeln und Victualien mit der entsprechenden Reclame feil bieten. So finden z. B., um die Aufmerksamkeit des Publicums auf die Geschäftslocale leicht zu lenken, an dem Abend unmittelbar vor Weihnachten in den Geschäftslocalitäten der bedeutenderen englischen Ladengeschäfte in Shanghai Concerte statt. Die grössten derartigen Ladenpaläste befinden sich in Shanghai; ich erwähne nur jene der englischen Actiengesellschaft Hall & Holtz, welche Filialen und Agenturen in den meisten übrigen chinesischen Vertragshäfen besitzt. Behufs Erleichterung und Vereinfachung des Einkaufes all der hunderterlei Gattungen von Waaren versorgen sich diese Ladengeschäfte nicht direct mit den benöthigten Waaren, sondern besitzen in London, Manchester, Liverpool und in Hamburg besondere Generalvertreter, welche ihnen den genannten Waarenbedarf nach den jeweilig erhaltenen Instructionen verschaffen und auch viel eher als die Ladengeschäfte in Ostasien, über die billigsten und geeignetsten Einkaufsquellen informirt sind. Versuche vaterländischer Firmen, mit diesen Ladengeschäften directe Geschäftsbeziehungen anzuknüpfen, sind daher in den seltensten Fällen von Erfolg begleitet, es empfiehlt sich bei weitem mehr, sich diesbezüglich an die vorerwähnten Generalvertreter derselben in Europa zu wenden. Dies ist um so wichtiger, als hier die Einfuhr einer grossen Anzahl von Industrieerzeugnissen in den chinesischen Vertragshäfen überhaupt nur die daselbst bestehenden Ladengeschäfte und keine Engroshändler in Betracht kommen. Dahin gehören alle Kurz- und Modewaaren, Schreib-

materialien, Galanteriewaaren, Juwelierarbeiten, Nippesgegenstände, Musikinstrumente, Liqueure, Conserven, Porzellan- und Glaswaaren, Hauseinrichtungsgegenstände etc. Wie im Detailhandel überhaupt, macht sich auch auf diesem Gebiete in neuerer Zeit die Concurrenz der chinesischen Ladengeschäfte geltend, in welchen man wenigstens schon in Shanghai die modernsten Hüte, Wäsche, Kleider, Damenputzartikel, nicht minder europäisches Porzellan- und Glasgeschirr, Möbel u. dgl., zumeist zu vielfach billigeren Preisen, wenn auch nicht so guter Qualität wie in den europäischen Läden erhält. Diese chinesischen Läden decken ihren Bedarf zumeist bei kleineren fremdländischen Importeuren oder Agenten. Die Ladenbesitzer gehören zumeist der britischen und amerikanischen Nationalität an. Japaner betreiben zumeist den Verkauf von japanischen Kunst- und Decorationsgegenständen, auch photographische Ateliers, welche übrigens auch Chinesen bereits in grosser Anzahl besitzen. In neuester Zeit gelangten in Shanghai auch mehrere deutsche Ladengeschäfte zur Eröffnung, so Schneider- und Kurzwaarenläden, ein Sattler- und Taschnergeschäft, eine Schreibmaterialien- und Buchhandlung, welche zumeist von grösseren deutschen Firmen zum Zwecke des leichteren Absatzes der Erzeugnisse commanditirt sind. Von Oesterreichischen Ladengeschäften, und zwar für Mode- und Kurzwaaren gab es noch vor Kurzem zwei in Shanghai. Der Besitzer des einen zog sich mit seinen Ersparnissen in die Heimat zurück, der andere wandelte sein Ladengeschäft in ein Engrosgeschäft für Import und Export um, Thatsachen, welche einen Schluss auf die günstige Rentabilität solcher Ladengeschäfte noch heute schliessen lassen. Mit Rücksicht darauf sowie in Anbetracht des sehr geeigneten Absatzes von vielen unserer vaterländischen Erzeugnisse auf diesem Wege, wäre es lebhaft zu wünschen, dass die Etablirung solcher Ladengeschäfte in unseren vaterländischen Interessentenkreisen stärkere Aufmerksamkeit finden würde.

Der Betrieb von Apotheken ist in den chinesischen Vertragshäfen ein freies Gewerbe und leider noch nicht an den Nachweis eines berufsmässigen Studiums der Besitzer gebunden. Die Apotheken spielen auch hier für den Export von chinesischen Droguen und Medicinen eine hervorragende Rolle, und existiren neben englischen, französischen, deutschen auch europäisch eingerichtete chinesische Apotheken, auch eine solche im Besitze eines österreichischen Magisters der Pharmacie.

ompradore.

Die charakteristischeste Stütze jedes fremdländischen Handelsmannes in China ist der sogenannte Compradore, ursprünglich nach seinem Namen, der von der spanischen Bezeichnung für „Käufer" sich ableitet, der Einkäufer der chinesischen Waaren für den Fremden. Da letzterer nur in den seltensten Fällen der chinesischen Sprache mächtig ist, von demselben auch nicht die eingehende Local- und Personenkenntniss vorauszusetzen ist, seinen Bedarf an Waaren an den geeigneten Orten und von den geeigneten Producenten einzukaufen, so besorgt dies der sogenannte Compradore, ein Chinese, womöglich aus derselben Stadt, wo das Geschäft seines Herrn, des fremden Kaufmannes, sich befindet. Selbstverständlich ist es nothwendig, dass der Compradore sich grosser Verlässlichkeit und auch eines guten Rufes bei seinen Landsleuten erfreut, welche er mit seinen Herrn in Geschäftsbeziehung bringen soll. Wie im Exportgeschäfte hat sich auch die Unumgänglichkeit des Compradores im Importverkehre herausgestellt, in welchem er die Kunden, die chinesischen Zwischenhändler seinem Herrn zuzuführen, die Käufe derselben zu vermitteln und für die Zahlungsfähigkeit und Solidität derselben gutzustehen berufen ist. Aus dem Vorhergesagten geht schon zur Genüge die Bedeutung eines guten, verlässlichen und tüchtigen Compradores für jedes fremdländische Geschäft in China hervor, für welches er die unentbehrliche Mittelsperson zwischen Eingeborenen und Fremden ist. Insbesondere ist ein solcher für jeden neu sich etablirenden Geschäftsmann von grosser Bedeutung, welcher über die dortigen Geschäftsverhältnisse nicht hinlänglich informirt und daher auf gut Treu und Glauben sich auf seinen Compradore verlassen muss. Der Compradore erhält neben einem fixen Gehalte, welcher hauptsächlich von der Grösse des Geschäftes abhängt, auch einen Antheil von dem Reingewinne desselben. Von seinem Gehalte oder einem besonders ihm zur Verfügung gestellten Pauschale muss er auch noch die Kosten einer bestimmten Anzahl von chinesischen Angestellten, Briefboten, Kulis u. dgl. bestreiten, welche für den Betrieb des Geschäftes unentbehrlich sind. Zur Sicherstellung muss der Compradore eine Caution in bestimmter Höhe leisten, und muss für seine Ehrlichkeit und Verlässlichkeit auch noch von anderen angesehenen Chinesen Bürgschaft geleistet werden. Die Engagirung des Compradores erfolgt schriftlich mittelst eines besonderen Vertrages, welcher auch in dem Consularamte des betreffenden fremden Kaufmannes legalisirt und registrirt wird. Jeder fremde Kaufmann hat das

begreifliche Interesse, sich seinen bisherigen Compradore zu erhalten, da durch den Uebertritt desselben in ein anderes Geschäft leicht alle seine Freunde und Kunden zu demselben übergehen und Geschäftsgeheimnisse leicht an Concurrenten verrathen werden können.

Im Allgemeinen gelangen die chinesischen Compradore oft im Gegensatze zu ihren fremden Herren zu grossem Reichthume, woran hauptsächlich das chinesische Squeeze-system schuld ist, welches dem Bakschisch in der Türkei entspricht, ein oft nicht unbedeutender Gewinn, welchen sich der chinesische Compradore noch neben seinem Gehalte und seinen Tantièmen in sehr geschickter Weise zu machen versteht. Nicht selten kommt es leider in jüngster Zeit vor, dass zahlreiche kleinere, oft nicht hinlänglich capitalskräftige fremde Firmen in China entstehen, dass der Compradore in das Geschäft derselben selbst Capitalseinlagen macht und hinsichtlich derselben der Gläubiger seines Herrn wird. Obwohl dadurch das Interesse des Compradores an dem Geschäftsbetriebe seines Herrn erhöht wird, so ist doch dieser Vorgang zu verurtheilen, weil der Fremde dadurch zu sehr seinem Compradore ausgeliefert wird, der ihm seinen Willen dictirt und sich zumeist reichlicheren Gewinn sichert.

An dieser Stelle sei es mir gestattet, auch auf die zunehmende Betheiligung chinesischen Capitales an fremden Industrie- und Handelsunternehmungen in China zu verweisen. Wie sehr sich dadurch glänzende Aussichten für die Bethätigung und Verwerthung der modernen Errungenschaften auf dem Gebiete der Industrie und des Handels eröffnen, so bringen die Chinesen doch denselben, umsomehr wenn sie auch ihr Geld anvertrauen sollen, noch grosses Misstrauen entgegen und suchen in der Leitung und Verwaltung solcher Unternehmungen eine möglichst grosse Rolle sich selbst zu sichern. Solche Forderungen können aber stets von den fremden Theilhabern lediglich hinsichtlich des commerciellen Betriebes und auch hierin nur im geringsten Ausmaasse zugestanden werden, da sonst bald chinesische Unordnung und Corruption der sichere Untergang jedes rationellen Unternehmens sein würde.

Bankwesen.

Jeglicher Mangel einer einheitlichen Währung, die Verschiedenartigkeit der Taels und Cash in den einzelnen Provinzen, die geringe Ausprägung derselben etc. führten in China schon frühzeitig zu einer hohen Entwicklung des privaten chinesischen Bankwesens, welches, was Einrichtung und Verbreitung anlangt, die zu gleicher Zeit

im Abendlande bestehenden Institutionen vielleicht bei weitem übertraf. Unter Beobachtung gewisser Vorschriften und Bezahlung entsprechender Taxen kann jede Person oder Gesellschaft in China Banken gründen, deren Grundcapital jedoch selten 5000—10.000 fl. ö. W. überschreitet; so werden in Tientsin mehr als 300, in Peking mehr als 400 chinesische Privatbanken gezählt. Die meisten dieser Banken geben Noten aus, deren Circulation sich jedoch meistens auf den betreffenden Stadttheil, oft auch nur auf die betreffende Strasse, in welcher die Bank gelegen ist, beschränkt. Die Ausgabe von Banknoten über die Höhe des Grundcapitales oder der bei der Bank deponirten Deckung wird durch das Clearing-Haus controlirt, wovon fast jede chinesische Stadt eines oder mehrere besitzt, und welches die Thätigkeit der Banken genau überwacht.

Im Falle dass sich eine Banknote als gefälscht herausstellt, hat der Empfänger derselben während eines ganzen Tages gegen denjenigen, welcher ihn mit dieser Banknote bezahlt hat, das Recht auf Umtausch derselben gegen eine echte oder sonstige Entrichtung des Gegenwerthes. Im Allgemeinen sind Fälschungen von Banknoten ziemlich selten, was hauptsächlich auf den Umstand zurückzuführen ist, dass sie nicht auf grosse Distanzen circuliren, sondern jeder Empfänger derselben sie leicht bei ihrer nächst entfernten Emissionsbank auf ihre Echtheit prüfen lassen kann.

Die chinesischen Banknoten stellen einfache, längliche, beschriebene Papierzettel vor, welche als Talons aus einem Buche herausgerissen oder -geschnitten werden und deren Echtheit sich somit sehr leicht feststellen lässt.

Im Norden lauten die Banknoten gewöhnlich auf ein- oder mehrere hundert Stränge aufgereihter Käsch, deren Werth nach dem jeweiligen Umrechnungscurse zwischen Käsch und Silber grossen Schwankungen unterworfen ist. In der Gründung und Einrichtung von Banken sind insbesondere die Kaufleute der Provinz Shansi im Norden des Jangtsekiang berühmt, deren Banken fast über das gesammte chinesische Reich verbreitet sind. Die Unsicherheit der geschäftlichen Transactionen einerseits, die grossen Schwankungen der Silbercurse andererseits haben den Zinsfuss bei den chinesischen Banken auf eine sehr bedeutende Höhe gebracht, welche nicht selten bis zu 10—20 Percent per annum steigt. Die Ausstellung von Creditbriefen auf Reisen ist in China schon seit vielen Jahrhunderten bekannt und allgemein üblich. Staatsbanken existiren in China nicht, und das einzige

Staatspapiergeld, dessen auch Marco Polo erwähnt, wurde unter den Mongolen ausgegeben. Die Werthlosigkeit desselben in Folge zu geringen Deckungscapitales erbitterte die chinesische Bevölkerung und trug nicht wenig zur Vertreibung der Mongolen im Jahre 1455 bei. Ein Versuch der chinesischen Regierung, während der Taiping-Rebellion Papiergeld auszugeben, schlug gleichfalls fehl.

Die Entwicklung zunehmender Geschäftsbeziehungen Chinas mit den fremden Ländern veranlasste gleichfalls namhafte Bankoperationen, mit welchen sich anfangs die fremden Geschäftshäuser selbst beschäftigten. In dem Maasse, als jedoch diese Bankoperationen an Umfang zunahmen, gingen dieselben an eigene Bankinstitute über, als deren ältestes und heute noch grösstes in China die englische Hongkong & Shanghai Banking Corporation mit einem eingezahlten Actiencapital von 10 Millionen mex. Dollars gilt. Die Centrale derselben befindet sich in Hongkong; Filialen sind in Shanghai, Amoy, Foochow, Hankow, Peking und Tientsin. Von anderen seither in China zum Geschäftsbetriebe gelangten fremdländischen Bankinstituten sind zu nennen:

Die englische Chartered Bank of India, Australia & China mit einem eingezahlten Actiencapitale von 300.000 £;

die deutsch-asiatische Bank mit einem Actiencapital von 5 Millionen Taels. Centrale in Berlin, Filialen in Shanghai, Tientsin, Hankow und Tsintau (Kiautschau).

Die russisch-chinesische Bank besitzt gleichfalls ein Actiencapital von 5 Millionen Taels und stellt eine russisch-chinesische Actiengesellschaft dar, welche von der internationalen Bank in St. Petersburg zur Förderung der russischen Interessen in Ostasien gegründet wurde und auch die bisherigen Filialen des französischen Comptoir d'Escompte in China übernahm. Die Centrale der in Rede stehenden Bank befindet sich in St. Petersburg. Filialen sind in Shanghai, Hankow, Newchuang, Tientsin, Port Arthur und Talienwan sowie an mehreren Orten der chinesischen Mandschurei. Ihre mächtige Entwicklung verdankt diese Bank vor Allem der Occupation von Port Arthur und Talienwan seitens Russlands sowie der Erbauung der ostchinesischen Eisenbahn, deren Financirung und Erbauung sie übernommen hat.

Japan besitzt in China die Jokohama Specie Bank mit der Centrale in Jokohama und Filiale in Shanghai sowie einem voll eingezahlten Actiencapital von 10,000.000 Yen. Zu den vorgenannten Banken gesellte sich im vorigen Jahre neuerdings ein französisches Bankinstitut,

die Banque de l'Indo-Chine in Saigon, welche eine Filiale in Shanghai eröffnete.

Mit Rücksicht auf das schon gelegentlich der traurigen Währungsverhältnisse Chinas Gesagte brauche ich wohl hier die Unentbehrlichkeit von Bankinstituten für den fremdländischen Handel und Verkehr in China nicht weiter hervorzuheben. Die Vermittlung aller Handelstransactionen durch die Banken ist wohl in keinem Lande der Welt so nothwendig wie in China gegenüber dem Auslande, woselbst fast jede Abwicklung eines überseeischen Geschäftes durch die Bank erfolgt. Bei zum Importe nach China gelangenden Waaren geschieht die Uebersendung derselben an den Importeur nicht direct, sondern durch Vermittlung eines dortigen Bankinstitutes, welches die Begleitpapiere (Ladeschein, Connossement, Versicherungspolizze) und somit die Waare selbst nicht früher dem Bezugsberechtigten ausfolgt, als letzterer die darauf haftenden Spesen und Kosten baar, mittels Wechsel oder durch andere Deckung begleicht. Bis dahin bleiben die Waaren im Besitze der Bank zur Verfügung des Exporteurs in Europa. Begleicht der Importeur die Spesen, so remittirt die Bank den entfallenden Betrag an den Exporteur in Europa. In umgekehrter Weise erfolgt auch das Exportgeschäft von China nach Europa. Es ist zu bemerken, dass die fremdländischen Banken in China den fremden Firmen daselbst weitgehende Creditgewährungen, Waarenbelehnungen und sonstige Begünstigungen gewähren, wie in keinem anderen Land, und ist es nur dadurch möglich, dass so viele Firmen daselbst mit verhältnissmässig geringen Capitalsmitteln erfolgreich thätig sind. Bankzinsfuss ist zumeist höher als auf den europäischen Plätzen, und eine Geldknappheit, besonders in der Herbstzeit zur Zeit der grossen Ernteverschiffungen in China, nicht selten. Zu der vorstehend geschilderten Thätigkeit der Banken gesellte sich in jüngster Zeit die Antheilnahme derselben an industriellen Gründungen, sowie an der Begebung von Staatsanlehen, welche die chinesische Centralregierung seit Beendigung des chinesisch-japanischen Krieges zur Beschaffung der Kriegsschuld sowie zur Bestreitung der Neuanschaffungen für Flotte und Heer zu contrahiren gezwungen war.

Von den oberwähnten Banken steht lediglich die russisch-chinesische Bank in directer Verbindung mit der hiesigen k. k. österreichischen Creditanstalt für Handel und Gewerbe. Mit allen übrigen in China befindlichen Creditinstituten können Transactionen seitens unserer

vaterländischen Interessenten nur durch Vermittlung von Bankinstituten in London, Berlin und Paris durchgeführt werden. Es bedarf wohl keiner Erörterung, wie sehr solche Verhältnisse dem Aufschwung und der Entwicklung gedeihlicher Geschäftsbeziehungen zwischen unserer Monarchie und China im Wege stehen, und wie sehr die Gründung einer österreichischen oder ungarischen Bankfiliale in China der Förderung unserer Interessen zustatten kommen würde.

Anknüpfung von Geschäftsbeziehungen.

Nicht geringen Schwierigkeiten unterliegt die Anknüpfung von Geschäftsbeziehungen der europäischen Firmen mit jenen in China, sowie letzterer mit den chinesischen Kaufleuten und umgekehrt. Wie schon aus dem Vorhergesagten erhellt, spielen für den Exporthandel nach China nur jene Artikel eine Rolle, welche für den Consum der chinesischen Bevölkerung bestimmt sind; demgegenüber kommen die Bedarfsartikel der in China wohnhaften Fremden mit Rücksicht auf die geringe Anzahl derselben nur in sehr geringem Maasse in Betracht und machen dieselben höchstens 4 Percent des gesammten Einfuhrhandels in China aus.

Der Bezug westländischer Erzeugnisse für die chinesische Bevölkerung liegt fast ausschliesslich in den Händen der fremdländischen Firmen, welche, wie schon oben erwähnt, hauptsächlich nur Commissionshäuser sind und aus Europa und Amerika nur jene Waaren beziehen, auf welche sie vorher auf Grund bestimmter Muster und Bedingungen, der sogenannten Indents, Bestellungen seitens der chinesischen Zwischenhändler und Consumenten erlangt haben. Dies schliesst nicht aus, dass einzelne fremde Firmen, sobald sich besonders günstige Absatzverhältnisse für diesen oder jenen Artikel ergeben, denselben auch auf eigene Rechnung in grösseren Quantitäten kommen lassen. Da jedoch die meisten der westländischen Waaren bei längerem Aufstapeln leicht unter dem Einflusse des feuchten Klimas Schaden leiden, in Folge rasch wechselnder Mode oder Nachfrage auch ihre Absatzfähigkeit sich vermindern oder ganz aufhören kann, überdies aber solche Vorräthe von hohen Lagerzinsen, Versicherungsgebühren belastet sind etc., so ist es begreiflich, dass solche speculative Importe ein sehr grosses Risico für den Importeur darstellen und von letzteren nur selten unternommen werden. Das Ende solcher speculativer Importe ist, wenn ihre Absatzfähigkeit geschwunden ist oder sie selbst Schaden gelitten haben, nur zu oft, dass sie schliesslich auf Auctionen unter dem Kostenpreise mit grossen Verlusten für den Importeur losgeschlagen

werden müssen. Aus diesen Gründen ist auch von der Uebermittlung grösserer Consignationsendungen auf die chinesischen Märkte dringend abzurathen und erstere nur auf solche Waarenproben zu beschränken, aus welchen der chinesische Händler oder Consument die Art und Qualität des Artikels, seine Verwendbarkeit und seinen Kostenpreis ersehen kann. Die fremdländischen Firmen in China unterhalten somit keine Waarenlager, sondern beschränken sich darauf, in eigenen Musterzimmern den chinesischen Kunden die gewünschten Waaren in den betreffenden Mustern zu zeigen und auf Grund derselben die Bestellungen entgegenzunehmen.

Wünscht derselbe z. B. 100 Kisten Fensterglas bestimmter Sorte zur Lieferzeit von drei Monaten zu kaufen, so telegraphirt die fremdländische Firma an ihr Stammhaus, sei es in London, Hamburg, Antwerpen, New-York oder, wenn sie kein solches besitzt, an ihren fixen Vertreter daselbst, mit welchem sie einen genauen und speciellen Telegraphencode vereinbart hat und frägt an, zu welchem Preise diese Ordre placirt werden könnte. Das Stammhaus oder der Agent geben telegraphische Antwort, worauf dem chinesischen Händler, welcher inzwischen auch bei anderen Firmen angefragt haben wird, die gewünschte Menge Waaren zum bestimmten Preise angeboten wird. Der chinesische Kaufmann macht hierauf die definitive Bestellung, welche neuerdings dem Vertreter in Europa je nach der zur Verfügung stehenden Lieferzeit telegraphisch oder brieflich mitgetheilt wird. Letzterer ist natürlich in der Lage, auf dem grossen Concurrenzmarkte in Europa die erhaltene Ordre möglichst gut zu placiren, denn er steht mit allen diesbezüglichen Industriellen, Banken, Schiffahrtgesellschaften in ununterbrochener Fühlung, versteht die günstigsten Marktconjuncturen und Cursverhältnisse auszunützen, er kennt auch die Wünsche der in China etablirten Firmen hinsichtlich Qualität, Verpackung, Adjustirung etc. Nach erhaltener Lieferung bezieht er die Waare von dem Fabrikanten, trassirt den Gegenwerth auf den Importeur in China, sorgt für eine billige Fracht, wobei er selbstverständlich dem Importeur gegenüber die gesammte Verantwortung für die contractmässige und rechtzeitige Lieferung der Waare trägt. Unter diesen Umständen darf man nicht verkennen, dass die in China etablirten Firmen nur wenig geneigt sind, ohne Vermittlung ihrer Agenten Waaren direct von den einzelnen Fabrikanten zu bestellen, es sei denn, es handle sich um grössere und regelmässig wiederkehrende Exportmengen. Durch

vorstehende Verhältnisse erklärt es sich auch, warum für die gedeihliche Entwicklung unseres vaterländischen Exportes nach China, so lange wir nicht daselbst durch eigene nationale oder in reger Beziehung zu uns stehende leistungsfähige Geschäftshäuser vertreten sind, die europäischen Weltverkehrsplätze, wie Hamburg, London, Paris, und die daselbst befindlichen Stammhäuser und Agenten der Firmen in China mehr Bedeutung haben als letztere selbst. In Folge dessen empfiehlt es sich schon mit Rücksicht auf die grosse Zeitersparniss, behufs Anknüpfung von Geschäftsbeziehungen lieber an die dortigen Stammhäuser und Agenten als an die Firmen selbst in China sich zu wenden.

Die Waare, welche von Europa nach China kommt, muss somit durch mehrere Hände gehen, bevor sie an den Chinesen, das ist den eigentlichen Abnehmer, geliefert wird, und um eine genaue Berechnung über den Kostenpreis der Waare z. B. loco Canton zu erlangen, müssen zu den ursprünglichen Markt- und Fabrikskosten noch hinzugerechnet werden: 1. Commission der Agenten in London, Hamburg, Bremen u. s. w.; 2. Commission des fremdländischen Importeurs im chinesischen Vertragshafen; 3. Kosten der Telegramme; 4. Fracht und Versicherung, Lagergebühren; 5. bankmässige Zinsen, Spesen für Wechsel und eventuelle Deckung des Silbercurses.

In derselben Weise, aber nur in der umgekehrten Reihenfolge der einschlägigen Transactionen gestaltet sich auch das Exportgeschäft von China nach Europa, nur fungiren in diesem Falle die in China etablirten fremdländischen Firmen als Vertreter der in London, Paris, Hamburg etc. befindlichen Geschäftshäuser, welche die exportirten Waaren an die dortigen Zwischenhändler und Consumenten abliefern.

Für Oesterreich-Ungarn gestaltet sich der unter solchen Umständen vollziehende Handelsverkehr um so theurer und schwieriger, als wir, die zwei Firmen in Shanghai ausgenommen, keine eigenen leistungsfähigen nationalen Stammhäuser oder Vertreter besitzen und daher fremde Vertretungen, fremde Schiffahrtslinien und fremde Banken in Anspruch nehmen müssen.

Bevor dies gethan wird, ist dringend zu empfehlen, Informationen über die Vertrauens- und Creditfähigkeit derselben im Wege privater Informationsbureaux, von Geschäftsfreunden oder dem k. und k. General-Consulates in Shanghai einzuholen. Gerade in letzter Zeit mehrt sich in Folge des Stromes von Abenteurern,

welche Ostasien anlockt, die Zahl zweifelhafter Firmen und Kaufleute daselbst, welche mit ihren angeblichen Geschäftsverbindungen in Europa grossen Lärm schlagen und welchen es nur zu oft gelingt, vaterländische Firmen, welche über China wenig informirt sind, in die Falle zu locken.

Was die Aussichten für die Anstellung und Etablirung junger Kaufleute in China anlangt, so können dieselben gerade nicht als allzu günstige bezeichnet werden. Der Grundsatz: „Time is money“ gilt auch in Ostasien, und kein Principal daselbst gibt sich viel Mühe, einen jungen Mann in die Geschäftsgeheimnisse seiner Firma einzuweihen, es sei denn ein ganz besonderes Interesse vorhanden, welches ihn dazu veranlasst. Von allen commerciellen Angestellten in den chinesischen Vertragshäfen wird verlangt, dass sie möglichst grosse theoretische und praktische Vorkenntnisse im überseeischen Geschäfte sowohl als insbesondere im Handelsverkehre Chinas mitbringen, um mit dem Zeitpunkte ihres Eintreffens selbständig arbeiten zu können. In Folge dessen ergänzt sich der Bedarf der fremden Handelsfirmen und Angestellten fast ausschliesslich aus solchen jungen Leuten, welche bereits längere Zeit in Hamburg, London, Liverpool und auf anderen für die Vertreter mit China wichtigen Plätzen thätig gewesen sind und daselbst durch Vermittlung von Geschäftsfreunden wie der Filialen der Häuser in China engagirt werden.

Unsere jungen Kaufleute haben daher die Wahl, sich zunächst vorgenannten Plätzen zuzuwenden oder direct in überseeische Länder zu gehen. Auf ersteren Plätzen sind sie in der Lage, ihre physische und moralische Eignung für die Fremde auszuproben, eine Rückkehr von dort in die Heimat ist viel leichter als z. B. von China nach Hause, in Folge der zahlreichen dortselbst befindlichen überseeischen Handelshäuser eröffnet sich die Möglichkeit, in einem derselben angestellt zu werden, um später nach entsprechender Erfahrung durch Vermittlung oder über Anempfehlung dieses Hauses mit einem fixen, bereits in Europa abgeschlossenen Engagementsvertrage nach China entsendet zu werden.

Wer jedoch diesen Weg nicht einschlägt, sondern den kürzeren, geraden, jenen der sofortigen selbständigen Etablirung in China wählt, der geht begreiflicherweise nicht nur ein grösseres Risico ein, sondern muss auch schon von Haus aus mit grösseren Kenntnissen und materiellen Mitteln ausgestattet sein, zumindest vorbereitet sein, ein oder zwei Jahre von seinen eigenen

Mitteln zu leben, bis er sich die nöthigen Erfahrungen und Geschäftsverbindungen erworben hat, um selbst gewinnbringende Geschäfte abzuschliessen.

Die wichtigsten Handelsplätze und Chinas commercielle Bedeutung.

Es soll nun versucht werden, im Folgenden eine kurze Skizze der wichtigsten Handelsplätze Chinas und deren commercieller Bedeutung zu geben. Das wichtigste Handelscentrum im Süden Chinas ist *Canton*, an dem Perlflusse unmittelbar vor seiner Mündung in das Meer gelegen, der Sitz des Generalgouverneurs der beiden Provinzen Kwangsi und Kwangtung. Weiter stromabwärts sind die Ueberreste der alten Niederlassung Whampoa, von welcher aus Engländer zuerst in Geschäftsbeziehungen mit China traten, und westlich von der Mündung des Perlflusses, schon an der Seeküste gelegen, die portugiesische Colonie Macao, das letzte Ueberbleibsel der einstigen Macht Portugals in China, westlich endlich ist dem Golfe, welcher zur Mündung des Perlflusses führt, die Insel Hongkong, die britische Colonie mit der Stadt Victoria vorgelagert. Eine Fahrt von ca. 6—8 Stunden im bequemen Raddampfer bringt den Reisenden von der europäischen Stadt Hongkong, welche an den Abhängen des Peak terrassenförmig sich erhebt, durch eine Unzahl kleiner Canäle, kahler Inseln mit grotesker Felsformation zur Stadt Canton, deren Bevölkerung zu Wasser und zu Lande auf mehr als eine Million geschätzt wird. Denn der Chinese beschränkt sich nicht, auf dem festen Boden seine Wohnung aufzuschlagen, sondern die tausende Boote und Dschunken, welche die Canäle und Wasserläufe Cantons durchziehen, beherbergen nicht minder einen grossen Theil der Einwohner Cantons und bilden für dieselben dauernde Wohnstätten. Die Ansiedlungen der Europäer sind auf eine kleine Insel inmitten Cantons, die sogenannte Insel Shameen, beschränkt, woselbst sich die meisten Comptoirs, Magazine der Fremden sowie die Consulate befinden. Canton ist von altersher durch den Gewerbefleiss und die Kunstfertigkeit seiner Bewohner berühmt und gilt die Stadt heute noch als das bedeutendste Centrum einheimischer Industrie in ganz China. Weben von Seidenstoffen, Verfertigung von kostbaren Seidenstickereien, Herstellung von Matten, Möbeln aus Rattan, von kunstvollen Schnitzereien aus Holz, insbesondere aus dem schweren und harten Teakwood, meisterhafte Arbeiten in Silber und Bronze beschäftigen die eingeborene Bevölkerung. Auf mehr als 50.000 Menschen schätzt man allein die Zahl jener, welche in der Seidenweberei und Stickerei ihren Erwerb suchen. Die Ausfuhr von Rohseide und

sonstigen Seidenwaaren nach dem Auslande wird in Canton im abgelaufenen Jahre allein auf ca. 35 Millionen Gulden ö. W. geschätzt. An Bedeutung zunächst kommt die Ausfuhr von Matten im Werthe von mehr als einer Million Gulden, von Medicinen, Droguen, Pflanzenölen, Silberwaaren etc. Die Zufuhr von Rohmaterialien nach Canton erfolgt von den fruchtbaren und industriereichen Gegenden an dem Mittel- und Oberlaufe der drei Ströme, welche sich bekanntlich oberhalb Cantons zu dem Perlflusse vereinigen. Durch die Eröffnung der Vertragshäfen von Shamshui und Wuchoufu an dem commerciell bedeutendsten dieser drei Ströme, dem Westflusse oder Sinkiang, sind nicht nur diese Gebiete für den Handel erschlossen worden, sondern auch vielfach ein directer Handel von denselben nach Hongkong mit Umgehung von Canton hergestellt worden. Dazu kam im vorigen Jahre auch die schon erwähnte Eröffnung der chinesischen Binnenwasserstrassen für die fremde Schiffahrt, ein Fortschritt, welcher gerade für diesen Theil Chinas von grosser Bedeutung ist. Gleichwohl lässt die Sicherheit auf dem Westflusse und seinen Nebenflüssen und Seitenarmen vielfach zu wünschen übrig, und scheint die Einführung der Dampfschiffahrt daselbst die Piraterie immer noch mehr gesteigert als vermindert zu haben. Gedrängt durch die fremden Regierungen, welche drohten, Handel und Schiffahrt daselbst auf eigene Faust gegen die Piraten zu schützen, entschloss sich der Vicekönig von Canton im vorigen Jahre, durch seine Truppen einen Wachdienst auf den meisten in Betracht kommenden Flüssen einzuführen, welcher jedoch nur wenig seinem Zwecke entspricht. Es muss überhaupt bemerkt werden, dass der Südwesten Chinas, insbesondere die Provinzen Yunnan, Kiangtung und Kiangsi zu den unruhigsten des ganzen Reiches zählen und grössere oder kleinere Aufstände gegen die kaiserlichen Behörden zu den alljährlich wiederkehrenden Erscheinungen daselbst gehören. Der vorjährige Ausbruch eines grossen Aufstandes, in welchem die kaiserlichen Truppen wiederholt geschlagen und selbst die Vertragshäfen am Westflusse von den Rebellen bedroht wurden, verhinderte hauptsächlich die gedeihliche Entwicklung von Handel daselbst. Dem Westriver und den daselbst eröffneten Vertragshäfen wohnt auch eine steigende Bedeutung inne, da dieser Strom die wichtigste Verkehrsstrasse nach den mineralreichen Provinzen Yunnan und Kweitschau ist, von wo Karawanenstrassen durch die westlichen Grenzgebiete Chinas nach Tibet und Oberbirma führen.

An der Südküste Chinas kommen als die bedeutendsten Vertragshäfen, von Süden nach Norden gezählt, Swatow, Amoy und Foochow in Betracht. Es betrug der Werth des Aussenhandels dieser drei Häfen im abgelaufenen Jahre:

Für Swatow	ca.	37	Millionen Gulden ö. W.
„ Amoy	„	20	„ „ „ „
„ Foochow	„	28	„ „ „ „

Swatow ist das Centrum der Rohrzuckerproduction in China und wurde in diesem Hafen im Vorjahre brauner und weisser Zucker im Werthe von mehr als 10 Millionen Gulden ö. W. exportirt. Die Raffinirung des Zuckers erfolgt theils in Swatow, theils in Hongkong. Die steigende Nachfrage nach Rohzucker seitens der nördlichen Häfen Chinas trieb die Preise desselben in Swatow derart in die Höhe, dass die Zuckerraffinerien daselbst im verflossenen Jahre ihren Betrieb einstellen mussten. Wichtige Ausfuhrartikel dieses Hafens sind ferner: Bohnen, Erdnüsse sowie das aus denselben gepresste Oel, welches von den Chinesen zumeist zum Kochen verwendet wird, Baumwollstoffe, insbesondere die sogenannten Nankeens, Hanf, chinesisches Papier etc. Swatow unterhält auch einen sehr lebhaften Handel mit Niederländisch-Indien, Singapore und Penang, was hauptsächlich darauf zurückzuführen ist, dass alljährlich Tausende von Chinesen aus Swatow und den umliegenden übervölkerten Bezirken dahin auswandern, um als Coolies, Gewerbsleute oder Kaufleute Verdienst zu finden. Die hervorragendste Bedeutung Amoys lag bisher darin, dass es in Folge seiner günstigen Lage gegenüber der Insel Formosa den Handel letzterer mit China sowohl als auch mit dem Auslande vermittelte. Seitdem jedoch Formosa an Japan abgetreten wurde und die Japaner sich bemühen, den Handel dieser Insel nach ihrem Mutterlande Japan abzulenken, ist die commercielle Bedeutung Amoys im Rückgange begriffen. Zudem wurde Amoy sowie die umliegenden Gegenden, nicht minder auch Formosa, während der letzten Jahre von sehr verheerenden Pestepidemien heimgesucht, welche die Bevölkerung stark verminderten und Handel und Verkehr zum Stillstand brachten. Weitaus günstiger gestalten sich die Verhältnisse für den nördlicher gelegenen Hafen Foochow, welcher nach Hankow das zweitgrösste Thee-Emporium Chinas und dessen Umgebung auch noch reich an Bodenschätzen aller Art ist. Der Export von Thee erreichte ungeachtet des allgemeinen Rückganges, über welchen schon an anderer Stelle gesprochen wurde, in Foo-

chow während des abgelaufenen Jahres noch immer einen Werth von mehr als 11 Millionen Gulden ö. W. An Bedeutung zunächst steht die Ausfuhr von Bamboos und Bamboowaaren, Südfrüchten, Papier, Holz- und Holzwaaren. Bemerkenswerth ist, dass Foochow sich fast eines tropischen, sehr gesunden Klimas erfreut und dass die zahlreichen, zumeist landschaftlich sehr schönen Gebirgszüge, welche Foochow umgeben, noch theilweise von grossen Waldungen bedeckt sind. In Foochow befindet sich auch eine grosse Schiffswerfte der chinesischen Regierung, welche von französischen Ingenieuren eingerichtet wurde und auch neuerdings unter der Leitung derselben sich befindet. Die wirthschaftlich noch sehr entwicklungsfähige Küste nördlich von Foochow bis zur Mündung des Jangtsekiangstromes, das Vorhandensein zahlreicher äusserst günstiger natürlicher Häfen und Ankerplätze, die vortheilhafte geographische Lage derselben für Schiffahrt und Handel in Ostasien überhaupt haben wiederholt in letzterer Zeit die Aufmerksamkeit fremder Mächte, welche in China Flottenstationen und Colonien zu erwerben suchten, auf diesen Theil Chinas gelenkt, und nacheinander verlautete im vorigen Jahre, dass Deutschland, Japan, Italien und selbst Oesterreich-Ungarn daselbst Territorialbesitz zu erwerben beabsichtigen.

Eine dominirende Stelle unter allen chinesischen Vertragshäfen nimmt Shanghai ein, welches ebenso wie Hongkong den Handel von Südchina, jenen von Mittel- und Nordchina concentrirt. Als Sitz der grössten und bevölkertsten Fremdenniederlassungen ist Shanghai das Centrum des gesammten fremden Handels und Verkehrs in China, Sitz der Hauptcomptoirs aller fremdländischen Firmen, aller Banken und sonstiger Verkehrsinstitute daselbst. Die eingeborne Bevölkerung nähert sich schon stark einer Million Seelen, die Zahl der Fremden beträgt schon mehr als 8000 und ist in ununterbrochener Zunahme begriffen. Wer auf den grossen Seedampfern auf dem Whangpoofluss ankommt und die zahlreichen rauchenden Fabriksschlote, die ausgedehnten Baumwollspinnereien, die herrlichen europäischen Paläste an den Quais, die breiten, elektrisch beleuchteten Strassen erblickt, der glaubt nicht, das Innere Chinas, sondern eine europäische Industriestadt vor sich zu haben.

Der Werth des gesammten Aussenhandels Shanghais belief sich im abgelaufenen Jahre auf mehr als 146 Millionen Gulden österreichische Währung, wovon 80 Millionen auf den Export, der Rest auf den Import entfielen. Es

würde zu weit führen, sollten nur die wichtigsten Artikel angeführt werden, welche Shanghai zur Ein- oder Ausfuhr bringt. Textilwaaren, Wollwaaren, Eisen und Eisenwaaren, Zinn, Kupfer, Stahl, Pakfong und daraus verfertigte Waaren, europäische Bedarfsartikel aller Art, Bier, Butter, Petroleum, Kohlen, Holz, Maschinen nehmen in der Einfuhr die hervorragendste Stelle ein, während Seide, Baumwolle, Federn, Hanf, Häute, Felle, Oele, Tabak, Borsten, Bohnen, Medicinen, Droguen in der Ausfuhr dominiren. In Folge der Eröffnung einer zunehmenden Anzahl von Vertragshäfen am unteren und mittleren Laufe des Yangtsekiang ist der Handel von Shanghai noch in ununterbrochenem Steigen begriffen, während sich am Yangtsekiang selbst wichtige, neue Handels- und Industrieplätze entwickeln. Als der bedeutendste derselben ist Hankow zu erwähnen, an der Einmündung des Hanflusses gegenüber Wuchung gelegen. Die günstige natürliche Lage an der wichtigsten Verkehrsstrasse in Mittelchina, dem Yangtsekiang, die bevorstehende Herstellung von Eisenbahnlinien von Hankow aus einerseits nach Peking, andererseits nach Süden, bestimmen diesen Platz ohne Zweifel zu den zukunftsreichsten im Innern Chinas. Derselbe hat bereits im abgelaufenen Jahre einen Aussenhandel im Werthe von 95 Millionen Gulden österreichische Währung zu verzeichnen gehabt. Wie schon erwähnt, ist Hankow das Centrum der bedeutendsten Theeproduction in China, und befinden sich daselbst auch die Fabriken zur Herstellung des Thees in Ziegel- und Staubform, wie derselbe insbesondere in der Mongolei und in Sibirien begehrt wird. Ausserdem ist Hankow auch noch Sitz der meisten Albuminfabriken in China, der Stapelplatz zahlreicher wichtiger Massengüter von dem Westen Chinas, wie Felle, Häute, animalischer und vegetabilischer Talg, Droguen, Medicinen, wofür die Händler daselbst wieder europäische Erzeugnisse, insbesondere Textilwaaren, Eisenwaaren, Petroleum etc. eintauschen. Die künftige Bedeutung Hankows wird auch längst von den fremden Mächten anerkannt, von welchen bereits Grossbritannien, Russland, Frankreich, Deutschland und Japan eigene Settlements, beziehungsweise Concessionen daselbst besitzen.

Einer nicht geringen Steigerung seines Handelsverkehres ist auch Tientsin, der wichtigste Vertragshafen Nordchinas, fähig. Die Nähe Pekings, der Reichshauptstadt und Residenz des chinesischen Kaisers, eine der dichtest- und reichstbevölkerten Städte der Welt, mit ihren

zahlreichen Bedürfnissen, gewährt allein dem Handel Tientsins namhafte Belebung und Nahrung. Tientsin ist zudem der Ausgangspunkt zahlreicher Karawanenstrassen, nicht nur jener, welche über Peking nach Kiachta und Sibirien führt, sondern auch solcher, welche die Verbindung mit der chinesischen Mandschurei im Osten und mit den Gebieten um Hoangho im Südwesten herstellen. Wie schon erwähnt, zweigt auch bei Tientsin der Kaisercanal vom Peihoflusse ab. Es darf daher nicht wundern, dass Tientsin der natürliche Stapelplatz aller Waaren ist, welche vom Norden Chinas sowie von den dahinter liegenden Gebieten der Mongolei zur Ausfuhr oder umgekehrt zur Einfuhr dahin gelangen. In Folge dessen ist auch die Handelsthätigkeit Tientsins im fortschreitenden Steigen begriffen und erreichte im abgelaufenen Jahre bereits eine Höhe von über 103 Millionen Gulden österreichischer Währung, wovon 80 Millionen auf den Import, der Rest auf den Export sich vertheilten. Zur Einfuhr nach Tientsin gelangen fast alle Waaren, welche in China überhaupt importirt werden, in der Ausfuhr spielen Felle, Häute, Schaf-, Kameelwolle, Borsten, Erdnüsse, Medicinen, Strohborten etc. eine hervorragende Rolle. Bis zur Eröffnung der Eisenbahnlinie Tientsin—Peking im vorigen Jahre war die Verbindung zwischen diesen beiden Städten lediglich auf Dschunken im Peihoflusse sowie auf Karawanen beschränkt, welche zur Zurücklegung dieser Strecke oft mehr als drei Tage benöthigten. Durch die vorerwähnte Eisenbahn ist nunmehr diese Reise auf sechs Stunden reducirt, und schliesst sich an den Endpunkt der Eisenbahn in Machapoo noch eine elektrische Trambahn an, welche den Reisenden unmittelbar an die Thore der chinesischen Vorstadt Pekings bringt. Die Eigenthümlichkeiten und Sehenswürdigkeiten Pekings sind schon zur Genüge von Reiseschriftstellern geschildert worden, so dass von einer Beschreibung dieser interessanten Stadt abgesehen werden kann.Gleichwohl muss bemerkt werden, dass dieselbe trotz ihres zunehmenden Verfalles, in welchem sich gleichsam der Rückgang des gesammten chinesischen Staatswesens spiegelt, mit ihren hohen Umfassungsmauern, den breiten Strassen, dem lebhaften Verkehre in denselben, dem bunten Gemische der Vertreter der verschiedensten Völkerschaften Nordostasiens noch immer einen imposanten und überwältigenden Eindruck auf jeden Fremden macht, wenn derselbe auch Mühe hat, in dem beispiellosen Schmutze oder Staub, welcher die Strassen fusshoch bedeckt, sein

Vorwärtskommen zu finden. Bemerkenswerth ist, dass Peking keineswegs noch dem internationalen Handel und Verkehre wie die chinesischen Vertragshäfen eröffnet ist, demzufolge setzt sich die fremdländische Bevölkerung daselbst lediglich aus dem Personale der Gesandtschaften und der Centralverwaltung der chinesischen Seezölle zusammen. Gleichwohl befinden sich daselbst auch Einkäufer chinesischer Antiquitäten sowie Filialen der Hongkong- und Shanghai- sowie der russisch-chinesischen Bank.

Der nordöstlichste Vertragshafen Chinas ist Newchuang, am Golfe gleichen Namens gelegen, welcher hauptsächlich für den Handel der Provinz Shangting sowie der chinesischen Mandschurei in Betracht kommt. Bohnen und Bohnenöl, welche in dem Lebensunterhalte des Chinesen sowie des Japaners eine grosse Rolle spielen, sind die wichtigsten Ausfuhrartikel, daneben wieder Seide, Felle und Häute. Bei der Beurtheilung des Handels von Tientsin sowohl wie von Newchuang ist in Berücksichtigung zu ziehen, dass die Meerestheile, welche zu denselben führen, während des Winters zugefroren sind, somit der gesammte Verkehr dieser Häfen mit der Aussenwelt zur See während mehr als vier Monate gänzlich unterbrochen ist.

Das deutsche Pachtgebiet in China umfasst den Golf von Kiautschau sammt Umgebung, ein Territorium, welches an Ausdehnung kaum die Grösse Niederösterreichs erreicht. Die Stadt Kiautschau selbst, welche landeinwärts gelegen ist und nach welcher der Golf seinen Namen trägt, befindet sich zwar ausserhalb des verpachteten Gebietes, doch innerhalb der deutschen Interessensphäre. Die chinesische Regierung hat sich in demselben Vertrage, in welchem sie das vereinbarte Gebiet auf die Dauer von achtzig Jahren an die deutsche Regierung verpachtet hat, verpflichtet, in einer Zone von 50 *km* im Umkreise rings um das Pachtgebiet keine Maassnahmen oder Anordnungen ohne Zustimmung der deutschen Regierung zu treffen. Ebenso hat China den Bau von Eisenbahnen von Kiautschau nordwärts und westwärts zum Anschlusse an die von Tientsin nach Chinkiang projectirte gestattet und den Bau derselben sowie die Ausbeutung der in der Provinz Shantung vorhandenen Mineralschätze deutschen Unternehmern zugesichert. Als deutsche Interessensphäre ist somit ungefähr die gesammte chinesische Provinz Shantung zu betrachten, welche einen Flächeninhalt von ca. 140.000 bis 150.000 km^2 besitzt und an Ausdehnung ungefähr jener der Kronländer Böhmen, Mähren, Schlesien, der

beiden Erzherzogthümer ob und unter der Enns, Salzburg und Tirol zusammengenommen gleichkömmt. Die Bevölkerung innerhalb dieses Gebietes wird auf circa 30 Millionen Seelen geschätzt, durchschnittlich entfallen daher auf ein Quadratkilometer ca. 200 Seelen, was die durchschnittliche Dichtigkeit der Bevölkerung eines jeden Kronlandes der österr.-ungar. Monarchie überschreitet und jener Belgiens, des dicht bevölkertsten Landes der Erde, sehr nahe kommt. Der Hauptort des deutschen Pachtgebietes ist Tsintau, am nordöstlichen Ufer der Kiautschaubucht gelegen, welcher im heurigen Jahre zum Freihafen erklärt wurde. Welchen Aufschwung die commercielle Bedeutung Tsintaus, das noch vor zwei Jahren ein Fischerdorf war, seit der deutschen Occupation genommen hat, mag daraus hervorgehen, dass es heute der Sitz von mehr als 20 deutschen Firmen ist, eine Filiale der deutsch-asiatischen Bank besitzt und durch zweimal wöchentliche regelmässige Schiffahrtslinien unter deutscher Flagge sowohl mit Shanghai im Süden als mit Tientsin im Norden in Verbindung steht. Die Hauptausfuhrproducte Tsintaus und des deutschen Pachtgebietes sind Rohseide, wilde Seide, Strohborten, die sogenannten Strowbraids, Wolle. Mit der Erschliessung der reichen Mineralschätze im Hinterlande werden auch insbesondere Kohle, Eisen, Kupfer in Betracht kommen. Die Einfuhr umfasst so ziemlich alle Artikel, welche in China überhaupt Absatz finden, mit Rücksicht auf die grosse Bauthätigkeit in Tsintau spielt auch der Import von Baumaterialien, Cement, Armaturen, Einrichtungsgegenständen, mit Rücksicht auf die militärische Besatzung und Fremdencolonie auch der Import fremdländischer Gebrauchs- und Genussartikel, wie Wein, Bier, Conserven etc. eine grosse Rolle.

Das englische Pachtgebiet beschränkt sich auf den südlich von der Nordostspitze Schantungs gelegenen Kriegshafen Weihawei sammt der unmittelbarsten Umgebung. So sehr dieser Platz einen ausgezeichneten Kriegshafen und Ort für die Anlage von Magazinen, Arsenalen u. dgl. bietet, so entbehrt er fast vollständig eines Hinterlandes, da er ringsum von hohen, unfruchtbaren und wenig bewohnten Gebirgen umschlossen ist. Von einer wirthschaftlichen Bedeutung Weihaweis kann daher nur insoferne gesprochen werden, als eine grössere Garnison, die Concentrirung des britischen Flottengeschwaders daselbst, der Bau von Häfen und Festungswerken daselbst naturgemäss einen gesteigerten Import von Gebrauchswaaren, Materialen etc. nach sich zieht.

Weitaus bedeutender ist das der Liautung-Halbinsel gegenüber liegende russische Pachtgebiet, welches den ehemaligen chinesischen Kriegshafen Port-Arthur sowie die Bai von Talienwan sammt Umgebung umfasst. Die wirthschaftliche Bedeutung dieses Pachtgebietes liegt nicht nur in dessen Hinterlande, der Halbinsel Liautung und der chinesischen Mandschurei, sondern insbesondere in dem Umstande, dass Port-Arthur und Talienwan die Endpunkte der in zwei Jahren zur Vollendung gelangenden grossen sibirischen Eisenbahn sein werden. Zeitungen meldeten, dass vor kurzem der erste russische Eisenbahnzug von Port-Arthur zur directen Fahrt bis nach Kirin abgelassen wurde.

Durch die Fortsetzung derselben quer durch die chinesische Mandschurei zum Anschlusse an die bereits theilweise schon fertig gestellte transsibirische Eisenbahn, die Fortsetzung der sibirischen Eisenbahn jenseits des Baikalsees, wird eine neue, directe Landverbindung, der erste Schienenstrang quer durch Nordasien zwischen Europa und den Küsten des chinesischen Meeres geschaffen. Die Reisedauer von Moskau bis Port-Arthur wird mit Rücksicht auf die Erfahrung auf der bereits dem Betriebe eröffneten Theilstrecke Moskau—Irkutsk auf ca. 14 Tage geschätzt. Es unterliegt keinem Zweifel, dass ein grosser Theil des Personenverkehres dadurch vom Seeweg abgelenkt und der rascheren und billigeren Eisenbahn zugeführt werden wird. Ein ähnlicher Umschwung wird sich auch im Waarenverkehre vollziehen, indem die höherwerthigen und rasch zu befördernden Waaren mit der Eisenbahn transportirt und nur lediglich die grossen Massengüter für den Seeweg übrigbleiben, der hinsichtlich des Frachtenverkehres gleichwohl noch immer billiger als die Eisenbahn bleiben wird.

Schiffahrt.

Der Umstand, dass das chinesische Reich nahezu in seiner gesammten Länge von Süden nach Norden von dem Meere eingesäumt wird und gerade an den Küsten die grösste Fruchtbarkeit des Bodens und die dichteste Bevölkerung zu finden sind, brachte Schiffahrt in China schon frühzeitig zu hoher Entwicklung. Wird doch den Chinesen die Erfindung des Compasses zugeschrieben und gelangten chinesische Dschunken vielleicht schon längst vor Christi Geburt bis an die Küsten Vorder- und Hinterindiens. Sieht man von dem Karawanenverkehre ab, welcher Nordchina mit Sibirien verbindet, ist fast der gesammte Aussenhandel Chinas auf den Seeweg angewiesen, welcher es auch mit Korea und Japan verbindet. Die Kühnheit und der Muth der

chinesischen Seefahrer ist heute noch zu bewundern, da sie, trotzdem schon längst Dampfschiffahrt und die staunenswerthesten Hilfsmittel für die Seeschiffahrt im Abendlande erfunden worden sind, fortfahren, auf ihren schwerfälligen, eigenthümlichen Fahrzeugen, den sogenannten Dschunken, lediglich mit Hilfe der Segel, Ruder und des Steuers, in primitivster Weise die weitesten Fahrten nach Korea, nach den Inseln Japans, nach den Philippinen, Siam und Tongking unternehmen und mit wahrer Todesverachtung den nicht geringen Gefahren auf diesen oft sehr stürmischen Meerestheilen trotzen. Dem conservativen Charakter und ihrer angeborenen Abneigung, Neuerungen, welche nicht ihrer eigenen Cultur entsprungen sind, anzunehmen, ist es zuzuschreiben, dass die Chinesen sich die fortschreitenden Vervollkommnungen im Schiffahrtswesen der Abendländer nicht zunutze gemacht haben und in Folge dessen in der Schiffahrt mit den weiter entfernteren Erdtheilen von fremden Seefahrern überholt wurden. Wie schon gelegentlich der Besprechung der Entwicklung der ersten Beziehungen Chinas mit den Nationen des Abendlandes erwähnt wurde, waren Portugiesen, Spanier und Holländer die ersten Seefahrer, welche mit ihren Schiffen die Küsten Chinas erreichten und die ersten Schiffahrtsverbindungen Europas mit Ostasien herstellten. Grossbritannien, Frankreich, Deutschland und Norwegen folgten nach, und schon in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts hatte sich ein nicht unbedeutender Schiffahrtsverkehr entwickelt. Dabei ist nicht zu übersehen, dass sich derselbe bis zur Eröffnung des Suezcanales um das Cap der guten Hoffnung, also um den ganzen afrikanischen Continent herum bewegen musste. Es gibt noch manchen in China ansässigen Europäer, welcher auf dieser Route dahingelangt ist, welche oft mehr als ein halbes Jahr ununterbrochener Seefahrt in Anspruch nahm. Selbstverständlich überwog dazumal noch die Segelschiffahrt, und waren schon zu jener Zeit nicht selten auch Segelschiffe aus Istrien, Dalmatien und Venetien unter österreichischer Flagge in jenen fernen Gebieten erschienen.

Die Eröffnung des Suezcanales brachte eine entscheidende Umwandlung in dem Schiffahrtsverkehre zwischen Europa und Ostasien mit sich. Nicht nur dass der Seeweg dahin um mehr als die Hälfte abgekürzt wurde, trat die Segelschiffahrt, für welche das Rothe Meer in Folge seiner häufigen Windstillen ein sehr gefährliches Gebiet ist, immer mehr zu Gunsten der

Dampfschiffahrt in den Hintergrund. Die Zahl der Segelschiffe verminderte sich, dafür stieg die Zahl der Dampfschiffe, und wenn auch diese sich manchmal verringerte, so stieg dafür der Tonnengehalt der einzelnen Dampfer. Geschwindigkeit, grosse Ladungsfähigkeit der Dampfer, möglichste Ausnützung derselben und thunlichste Verringerung der Regiekosten sind die wichtigsten Anforderungen, welchen die moderne Seeschiffahrt und mit Rücksicht auf den grossen Wettbewerb seitens der Schiffahrt aller wichtigsten maritimen Staaten in Ostasien auch die Schiffahrt daselbst zu entsprechen hat. Dank dem stetig sich entwickelnden Schiffahrtsverkehre der chinesischen Vertragshäfen untereinander als auch mit fremden Ländern hat die Seeschiffahrt unter fremder wie chinesischer Flagge in China eine enorme Entwicklung erreicht.

So liefen im abgelaufenen Jahre von fremden Häfen in den chinesischen Vertragshäfen 6093 Schiffe mit einem Raumgehalte von 4,927.000 *t*, gegen 5281 Schiffe mit 4,799.000 *t* im Jahre 1897 ein. Von anderen chinesischen Vertragshäfen liefen 19.858 Schiffe mit einem Raumgehalte von 12,164.000 *t*, gegen 16.639 Schiffe mit 12,035.000 *t* in den gleichen Zeiträumen ein. An diesem Schiffahrtsverkehre ist an erster Stelle Grossbritannien mit 62 Percent betheiligt, an zweiter Stelle steht China selbst mit 24 Percent.

Zu bemerken ist, dass in der chinesischen Schiffahrtsstatistik nur Schiffe nach europäischer Bauart berücksichtigt, aber Dschunkeln und Fahrzeuge chinesischer Bauart in vorgenannten Ziffern nicht inbegriffen sind.

Sodann kommen Deutschland und Japan mit je 5 Percent, Schweden-Norwegen, Frankreich und die Vereinigten Staaten mit je einem Percent. Auf alle übrigen Staaten, welche Schiffe nach Ostasien entsenden, Dänemark, Russland, Holland, Italien, Portugal, Oesterreich-Ungarn, entfallen insgesammt nur ein Percent. Es ist eine schwere Rechnungsoperation, umzurechnen, wie viel Bruchtheile von dem einen Percent auf den Schiffahrtsverkehr unter österreichisch-ungarischer Flagge in China entfallen, doch dürfte dies $^1/_3$ Percent ausmachen. Aus dem Vorhergesagten erhellt, welch dominirende Stelle die englische Schiffahrt in den chinesischen Gewässern einnimmt. Nicht nur, dass der überwiegende Theil des directen Schiffahrtsverkehres zwischen China und Europa in den Händen derselben liegt, so besorgt Grossbritannien auch grösstentheils die sehr wichtige Schiffahrt zwischen

den chinesischen Vertragshäfen untereinander als auch zwischen diesen einerseits, Japan, Korea, Hongkong, Hinter- und Vorderindien, Australien etc. andererseits. Für den directen Personen- und Waarenverkehr zwischen China und Europa kommt unter den englischen Schifffahrtsgesellschaften vor Allem die gelegentlich der Postbeförderung erwähnte Peninsular & Oriental Steamship Co., in der Geschäftssprache kurzweg die P. & O. genannt, in Betracht. Dieselbe unterhält alle 14 Tage directe Schiffahrtsverbindung zwischen London, beziehungsweise Brindisi und Shanghai und retour, ausserdem eine dreiwöchentliche Frachtenlinie und zahlreiche Extradampfer, welche gelegentlich grösseren Waarenandranges in freier Schiffahrt verkehren. Von anderen britischen Schiffahrtsgesellschaften, welche zumeist nur für den Waarentransport in Betracht kommen, sind zu nennen: die Glan Line, die China Mutual Steamship Co., »Ben«, «Gibb« Line und zahlreiche mehr. Bemerkenswerth ist, dass Grossbritannien auch einen namhaften Antheil an dem Schiffahrtsverkehre Chinas mit der Westküste Nordamerikas besitzt, und kommen hiefür vor Allem die für den Passagierverkehr prachtvoll eingerichteten Dampfer der Canadian Pacific Railway & Steamship Co., die sogenannten Empress-Dampfer in Betracht, die alle 14 Tage bis 3 Wochen zwischen Hongkong und Vancouver via Shanghai, Nagasaki, Kobe und Yokohama verkehren, ferner die Oriental & Occidental Steamship Co., deren Dampfer auf derselben Route, doch mit der Endstation San Francisco an der Westküste Amerikas verkehren. Für die Küstenschiffahrt unter englischer Flagge sind vor Allem die Indo-China Steamship Co. sowie China Navigation Co. von grosser Bedeutung, deren Dampfer abwechselnd längs der Südküste Chinas, auf dem Yangtsekiangstrome sowie zwischen Shanghai und den nördlichen Häfen Chinas, Chefoo, Tientsin und Newchuang laufen. Dass die chinesische Flagge im Schiffsverkehre Chinas die zweite Stelle einnimmt, verdankt sie ausschliesslich der China Merchants Steamship Co., einer chinesischen Actiengesellschaft, an deren Spitze einflussreiche Mandarine und Regierungsbeamte stehen, in Folge dessen diese Gesellschaft zahlreiche Begünstigungen seitens der chinesischen Zollverwaltung und der Behörden geniesst, auch das Vorrecht für den Transport der Truppen, von Vorräthen und Bedarfsartikeln der Regierung, insbesondere aber auch des Reistributes, welchen die chinesischen Provinzen Mittel- und Südchinas alljährlich dem Kaiser von China ab-

liefern müssen, besitzt. Regelmässige Linien betreibt diese Gesellschaft nur innerhalb der chinesischen Gewässer, ausnahmsweise gehen Dampfer derselben nach Korea, Wladiwostok, Japan und selbst London. Die Dampfer sind vollkommen europäisch eingerichtet, stammen zumeist aus England, Officiere sind ausschliesslich Fremde, und lediglich Schiffsbesatzung besteht aus Chinesen. Wenn heute Deutschland und Japan bereits je 5 Percent an dem gesammten Schiffahrtsverkehre Chinas besitzen, so ist dies der Erfolg der grossen Anstrengungen, welche die Schiffahrtsgesellschaften dieser beiden Staaten in den letzten Jahren unternommen hatten.

Die prächtigen Salondampfer des Norddeutschen Lloyd, welche zwischen Shanghai und Neapel, beziehungsweise Genua und Bremen verkehren, bewältigen den grössten Theil des Passagierverkehres zwischen China und Europa und werden von Deutschen sowohl als auch von Engländern benützt. Durch die erhöhte Subvention, welche der deutsche Reichstag vergangenes Jahr der in Rede stehenden Schiffahrtsgesellschaft bewilligt hat, wird die bisherige dreiwöchentliche Linie in eine vierzehntägige umgewandelt. Da die Hamburg-Amerikanische Packetschifffahrtsgesellschaft gleichfalls seit vorigem Jahre alle 14 Tage bis 3 Wochen einen directen Dampfer zwischen Hamburg und Shanghai in Betrieb gestellt hat, so ist überhaupt der Zeitpunkt nicht ferne, dass dem deutschen Handel jede Woche ein directer Passagier- und Frachtendampfer zur Verfügung stehen wird. Neben den beiden schon genannten Schiffahrtsgesellschaften kommen noch zahlreiche private Rhedereien wie jene von Rickmers in Bremen, Jebsen in Hamburg etc. für den Verkehr in Ostasien in Betracht. Die Dampfer der letztgenannten Rhederei besorgen den Verkehr zwischen dem Haupthafen des deutschen Pachtgebietes, Tsintau und Shanghai und Tientsin. Der Aufschwung der japanischen Schiffahrt in China datirt seit der siegreichen Beendigung des chinesisch-japanischen Krieges. Die namhafte Kriegsentschädigung, zu deren Zahlung an das Mikadoreich sich China verpflichtete, setzte ersteres in die Lage, namhafte Subventionen seinen neu entstandenen nationalen Schiffahrtsgesellschaften zuzuwenden. Die erste Stelle unter denselben nimmt die Schiffahrtsgesellschaft Nippon-Yushen-Kaischa ein, welche eine wöchentliche Passagierlinie zwischen Shanghai und Yokohama sowie andere regelmässige Linien von den japanischen Häfen nach Tientsin und Newchuang, ferner nach den Häfen der

chinesischen Südküste und Canton unterhält. Andere kleinere japanische Schiffahrtsgesellschaften beschäftigen sich mit dem Importe der japanischen Kohlen nach China, von wo sie wieder Baumwolle, Tabak, Bohnen u. dgl. nach Japan exportiren. Die Schiffahrt Norwegens ist in den chinesischen Gewässern durch zahlreiche Privatrhedereien vertreten, welche oft nur einen einzigen Dampfer unterhalten, dessen Commandant selbst Eigenthümer ist. Durch diesen Umstand verringern sich begreiflicherweise in hohem Maasse die Betriebskosten, umsomehr, als diese Dampfer nur in freier Fahrt verkehren und jede günstige Gelegenheit des Frachtenangebotes ausnützen können. Die Schiffahrt unter französischer Flagge beschränkt sich lediglich auf die vierzehntägige Linie der Messageries Maritimes in Marseille, welche von dort nach Shanghai und Yokohama und umgekehrt verkehrt. Die genannte Schiffahrtsgesellschaft wendet alle Aufmerksamkeit dem Passagierverkehre zu und hat in jüngster Zeit in die indo-chinesische Linie eine Reihe neuer, prachtvoll eingerichteter Passagierdampfer von mehr als 5000 *t* in Verkehr gestellt. Desgleichen beschränkt sich auch die Schiffahrt der Vereinigten Staaten von Amerika auf eine directe dreiwöchentliche Schiffahrtslinie zwischen Shanghai und San Francisco, dazu kommen aber noch zahlreiche Segelschiffe unter der Flagge der Union in Betracht, welche zumeist mit Holz, Mehl, Maschinen von den Küsten der Vereinigten Staaten nach Ostasien gelangen. Unter den übrigen seefahrenden Staaten Europas, deren Schiffahrt in China von Bedeutung ist, sei noch Russland zu erwähnen. Die russische Schiffahrtsgesellschaft für Ostasien, vormals Scheweleff & Co., unterhält regelmässige Linien zwischen Shanghai, den koreanischen Häfen und Wladiwostok. Ferner laufen auch die Dampfer der russischen Freiwilligenflotte theilweise in Shanghai an und gehen auf ihrer Rückreise von Wladiwostok und Odessa während der Theesaison auch nach Hankow, um daselbst chinesischen Thee für Russland zu laden. Bemerkenswerth ist, dass alle Waaren, welche mit den Dampfern der Freiwilligenflotte nach Russland eingeführt werden, auf den Eisenbahnlinien daselbst namhafter Ermässigungen sich erfreuen, eine Maassregel, welche in ausserordentlichem Maasse zur Förderung der russischen Schiffahrt beigetragen hat, welche noch vor wenigen Jahren, wenigstens in Ostasien, gänzlich unbedeutend war. Dänemark hat voriges Jahr eine nationale Handels- und Schiffahrtsgesellschaft

für Ostasien mit den Hauptniederlassungen in Bangkok und Hongkong gegründet, deren geschäftliche Resultate schon im ersten Betriebsjahre sehr zufriedenstellende waren. Italien, Portugal, Holland und andere Staaten sind nur durch vereinzelte Dampfer und Segelschiffe in China vertreten, über den Antheil Oesterreich-Ungarns an dem Schiffahrtsverkehre Chinas soll noch gesprochen werden.

Es darf nicht verwundern, dass durch diese grosse Concurrenz der meisten bedeutenderen maritimen Staaten der Welt die Frachtsätze zwischen Europa und China grossen Schwankungen unterworfen sind, im Allgemeinen aber die Tendenz zeigen, sich zu verbilligern. So schwankten im abgelaufenen Jahre die Frachtsätze zwischen London und Shanghai per 40 Quadratfuss englisch zwischen 32 sh. 6 d und 52 sh. 6 d und stellten sich zu Ende 1898 auf 45 sh. In ähnlicher Weise fiel die Rate für den Transport von derselben Menge Raumgüter von New-York nach Shanghai von 37 sh. 6 d auf 25 sh. und betrug gegen Ende des abgelaufenen Jahres 27 sh. 6 d. Die grossen britischen Schiffahrtsgesellschaften, die P. & O. an der Spitze, die französische Messageries Maritimes u. A. haben Tarifvereinbarungen, welche gleichwohl je nach den Frachtverhältnissen während eines Jahres oft wiederholt geändert werden. Die Fahrpreise für Passagiere von den europäischen Häfen Genua, Brindisi und Marseille sind bei allen grösseren Schiffahrtsgesellschaften fast gleich und betragen bis Shanghai ca. 500 fl. ö. W. I. Classe, 350 fl. ö. W. II. Classe. Beamte fremder Staatsregierungen, welche in Ostasien angestellt sind, sowie Missionäre geniessen Ermässigungen. Die Fahrpreise für eine Reise von China nach Europa via Amerika stellen sich bedeutend höher und kostet das directe Billet Shanghai—Vancouver— New-York—London von 700—1000 fl. ö. W. Seitdem die Küstenschiffahrtsgesellschaften auch in China cartellisirt sind, haben sich die Passagierpreise derselben gleichfalls vertheuert und kostes die Fahrt I. Classe von Shanghai nach Tientsin (5—6 Tage Seefahrt) ca. 70 fl. ö. W.

Mit Rücksicht auf die grosse Rolle, welche die Binnenwasserstrassen in China spielen, wohnte der Schifffahrt auf denselben schon von altersher eine namhafte Bedeutung inne. Mit begreiflicher Zähigkeit suchte die eingeborne Schiffahrt diese Wasserstrassen als ihr eigenes, ausschliessliches Gebiet zu behaupten, und während schon lange auf den chinesischen Meeren fremde Flaggen sich zeigten, blieben die Binnengewässer Chinas denselben

verschlossen. Erst durch Eröffnung von Vertragshäfen im Innern des chinesischen Reiches für den internationalen Handel und Verkehr gelang es, in diese Abgeschlossenheit die ersten Breschen zu durchbrechen. Mit der Eröffnung Hankows am mittleren Laufe des Yangtsekiang wurde dieser Strom von seiner Mündung bis zu dieser Stadt, eine Distanz von mehr als 700 *km*, für die fremde Schiffahrt freigegeben. Durch die Eröffnung von Soochow und Hangchow im Nordwesten und Südwesten Shanghais, gelangten die fremden Flaggen auch auf den Kaisercanal, welcher diese beiden vorgenannten Städte verbindet. Das abgelaufene Jahr brachte den weiteren Fortschritt, dass die Dampfschiffahrt auf allen Binnenwasserstrassen Chinas, gleichwohl unter gewissen Beschränkungen, für die Fahrzeuge der Vertragsmächte freigegeben wurde. Diese Beschränkungen bestimmen, dass es solchen Fahrzeugen verboten sein soll, über die Grenzen des chinesischen Territoriums hinaus zu verkehren, wodurch somit eine directe Schiffahrt zwischen dem Innern des Reiches nach fremden Territorien, z. B. Hongkong, Macao etc. vorläufig zu Gunsten des Handels in den chinesischen Vertragshäfen verhindert werden soll. Ferner blieben auch die Schiffe unter fremder Flagge innerhalb der Binnenwasserstrassen allen Vorschriften und Abgeben der längs derselben errichteten Maut, sogenannten Likinstationen unterworfen. Da die willkürliche und drückende Besteüerung des Wasserverkehres durch diese Mauten auch bisher eine gedeihliche Entwicklung selbst der chinesischen Schiffahrt auf den Binnenwasserstrassen verhindert hat, so ist zu befürchten, dass darunter auch die fremde Schiffahrt sehr leiden wird und die praktische Ausnützung der Eröffnung der Binnenwasserstrassen Chinas für dieselbe theilweise durch diese Beschränkung illusorisch gemacht wird. Thatsächlich blieb der Verkehr von Dampfern unter fremder Flagge auf den Flüssen und Canälen, den Yangtsekiangstrom ausgenommen, bisher weit hinter den gehegten Erwartungen zurück. Es waren lediglich einige wenige kleine Dampfboote unter japanischer, englischer und französischer Flagge, welche von der in Rede stehenden Begünstigung Gebrauch machten. Dann war vielfach auch der schlechte und vernachlässigte Zustand schuld, in welchem sich die meisten Binnenwasserstrassen Chinas befinden, vor Allem der Kaisercanal selbst, welcher bekanntlich von Tientsin westlich von Shantung bis zum Yangtsekiang bei dem Vertragshafen Chinkiang und von dort über Soochow nach Hangchow führt.

Oesterreich-Ungarn.

Der Antheil der österreichisch-ungarischen Flagge an der Schiffahrt Chinas beschränkte sich in dem letzten Decennium, seitdem auch die dalmatinischen Segelschiffe von Ostasien verschwunden sind, lediglich auf die indochinesische Linie der Schiffahrtsgesellschaft des Oesterreichischen Lloyds. Ursprünglich nur bis Hongkong verkehrend, wurde diese Linie Anfangs der Achtzigerjahre bis nach Shanghai und Kobe in Japan ausgedehnt, und monatlich wurde Shanghai in Folge dessen einmal von einem Passagier- und Waarendampfer dieser Linie, gleichwohl nur auf seiner Hinreise nach Kobe, berührt. Geringes Frachtenangebot von Triest nach Shanghai und umgekehrt, im Gegensatze dazu günstige Geschäftsaussichten in Japan, veranlassten den Oesterreichischen Lloyd im vorigen Jahre, den Fahrplan seiner indochinesischen Linie dahin abzuändern, dass nur jeden zweiten Monat der Dampfer dieser Linie, selbstverständlich nur auf seiner Hinreise, Shanghai berührt, in den übrigen Monaten jedoch von Hongkong direct nach Yokohama und Kobe und zurück verkehrt. Da, abgesehen von den Dampfern des Oesterreichischen Lloyds, im abgelaufenen Jahre ein nationales Schiff, der Dampfer „Siam“ der ungarischen Schiffahrtsgesellschaft „Orient“, mit einer Petroleumladung nach Shanghai kam, so beschränkte sich der Antheil der österreichisch-ungarischen Flagge an der Schiffahrt Chinas in diesem Zeitraume auf 16 Ein- und Ausdeclarirungen von nationalen Dampfschiffen mit einem Gesammt-Tonnengehalte von 44.936 *t*, gegen 32 mit einem solchen von 68.484 im Jahre 1897.

Die vaterländische Schiffahrt hat sich somit im abgelaufenen Jahre nicht unerheblich vermindert. Es wäre jedoch verfehlt, von dieser so bedauernswerthen Thatsache, insbesondere aber von der Behauptung der Schiffahrtsgesellschaft des Oesterreichischen Lloyds bezüglich eines verminderten Frachtenangebotes von Triest nach Shanghai und umgekehrt, auf eine Verminderung des österreichisch-ungarischen Handels mit China zu schliessen. Es ist eine bekannte Thatsache, dass der überwiegende Theil unseres überseeischen Handelsverkehres von den reichsten Industriebezirken unserer Monarchie in der Mitte und im Norden derselben seinen Weg via Hamburg und nicht über Triest nimmt. Dazu wird er gezwungen durch die Rücksicht auf den internationalen Wettbewerb, welchen er nur bewältigen kann, wenn er sich die billigste und schnellste Route nach den überseeischen Gebieten wählt. Als solche muss

aber unter den gegenwärtigen Verhältnissen unbedingt nicht jene über Triest, sondern jene über Bodenbach und Tetschen nach Hamburg und Bremen anerkannt werden, wo dem österreichischen Handel die billigen Frachten der Wasserstrasse der Elbe, in Hamburg und Bremen selbst die grössten und rührigsten Exporthäuser und die günstigsten Verschiffungsgelegenheiten nach allen Theilen der Welt zur Verfügung stehen. Die Frachtsätze des Oesterreichischen Lloyds für die Strecke Triest—China sind schon längst auf das Maass jener der bedeutendsten deutschen Schiffahrtsgesellschaften von Hamburg nach China erniedrigt worden, in manchen Relationen unterbieten sie dieselben sogar. Gleichwohl kann der Oesterreichische Lloyd nicht mit den Schiffahrtsgesellschaften in Hamburg concurriren, weil die Zufuhr der Waaren aus dem Inneren der Monarchie nach Triest sich bedeutend theurer gestaltet als nach Hamburg. Man kann billigerweise von dem Oesterreichischen Lloyd, welcher trotz Staatscontrole und Subvention doch eine Actiengesellschaft bleibt und als solche auch das Interesse seiner Actionäre zu wahren hat, nicht verlangen, dass er noch weiter seine Frachtsätze ermässigt und zu Gunsten der theueren Eisenbahnen, welche Triest mit den übrigen Theilen der Monarchie verbinden, auf jeglichen Gewinn verzichtet. Eine Gesundung der Schiffahrtsgesellschaft des Oesterreichischen Lloyd und unserer nationalen Schiffahrt dürfte nur dadurch herbeigeführt werden, dass man durch Ermässigung der Eisenbahnfrachten nach Triest, durch Erbauung einer zweiten Eisenbahnverbindung nach Triest, durch Einführung directer Exporttarife, wie in Ungarn und Deutschland, kurz, durch alle irgendwie geeignete Maassregeln den Transport von Waaren aus dem Innern der Monarchie nach Triest und umgekehrt annähernd so billig und bequem gestaltet wie derselbe sich heute schon von und nach Hamburg gestaltet. Mit demselben Augenblicke wird sich hinlängliches Frachtenangebot in Triest entwickeln, und wenn der Oesterreichische Lloyd nicht in der Lage ist, demselben zu entsprechen, so werden sich von selbst andere fremde und nationale Schiffahrtsgelegenheiten daselbst zu diesem Behufe einstellen.

Was die Bedeutung Triests für den überseeischen Handelsverkehr betrifft, so ist derselbe unzweifelhaft als der natürliche Ausgangspunkt des kürzesten Seeweges von Mitteleuropa nach Ostasien anzusehen, und ist es nicht gering zu bedauern, dass es diesem Hafen nicht

gelungen ist, den grossen Transithandel auf dieser Route an sich zu ziehen, sondern dass es denselben an die viel ungünstiger gelegenen Hafenplätze Genua und Venedig verloren hat. Freilich hat Triest den Nachtheil, den unwirthlichen Karst als unmittelbares Hinterland zu haben, aber umsomehr sollte er sich bemühen, innerhalb seines Territoriums Industrie und Handel zu fördern und nicht durch kleinliche und nationale Rücksichten sich abhalten lassen, Hand in Hand mit den übrigen Kreisen, welche in Oesterreich die Entwicklung und Förderung des nationalen Aussenhandels anstreben, zu gehen. Es ereignet sich wohl, dass man in China einem vereinzelten österreichischen Kaufmann oder Industriellen begegnet, aber noch seltener, dass man einem Triestiner Kaufmann begegnet, trotzdem es im grössten Interesse Triests liegen würde, rege Handelsbeziehungen mit Ostasien anzuknüpfen und in der eigenen Stadt tüchtige Export- und Importhäuser zu schaffen. Desgleichen wäre es lebhaft zu wünschen, dass die private Schiffahrt und Rhederei daselbst sich einer grösseren Rührigkeit und Unternehmungslust befleissigen würde, da gerade für einzelne Schiffe in freier Fahrt in der chinesischen Küsten- und Binnenschiffahrt noch sehr günstige Verhältnisse sich darbieten. Wie schon bemerkt, gehörte das einzige Schiff, welches im abgelaufenen Jahre in freier Fahrt nach China gelangte, der ungarischen Rhedereigesellschaft „Orient“ in Fiume, welche fast regelmässig während der letzten Jahre ein oder mehrere ihrer Frachtendampfer nicht ohne Gewinn nach Ostasien entsendete.

Was eine eventuelle Ausgestaltung und Verbesserung der indo-chinesischen Linie des Oesterreichischen Lloyd anlangt, so muss vor Allem bemerkt werden, dass dieselbe an einer Arbeitsüberbürdung leidet, da dieselbe auf ihrer Fahrt von Triest nach Kobe mehr Häfen anläuft als irgend eine andere Schiffahrtsgesellschaft, und daher ein rechtzeitiges Eintreffen und Anlaufen der Dampfer, ein sorgfältiges Aus- und Einladen der Waaren in den einzelnen Zwischenhäfen unmöglich geworden ist. Insbesondere wäre lebhaft zu wünschen, dass die indochinesische Linie von Bombay unabhängig gemacht werde, d. h. nicht Bombay anläuft, sondern direct von Aden nach Colombo, nach dem Beispiele der anderen Schifffahrtslinien gehen sollte, wodurch sehr viel an Zeit und Regiekosten sowie auch die häufige Quarantäne, welcher die Dampfer in Folge ihrer Berührung von Bombay in Colombo unterliegen, vermieden werden könnte. Ein

weiterer Uebelstand besteht darin, dass die Dampfer der indo-chinesischen Linie auf ihrer Heimreise von Kobe direct nach Hongkong gehen, Shanghai aber nicht mehr berühren, alle Waaren, welche von China nach Europa mit dem Lloyd verschifft werden, somit den weiten Umweg über Japan machen müssen.

Zur Beseitigung aller dieser Nachtheile würde es sich empfehlen, entweder eine directe, schnellgehende Schifffahrtslinie zwischen Triest und Shanghai mit zumindest 14 Knoten Geschwindigkeit und einem Monat Fahrtdauer, gegen 8—9 Knoten und zwei Monaten derzeit, einzurichten, oder wenn dies mit zu grossen Kosten verbunden wäre, eine directe Linie nach Yokohama herzustellen und an dieselbe von Hongkong aus eine Zweiglinie zu etabliren, für welche kleinere Dampfer in Dienst gestellt, und mit welchen auch andere chinesische Häfen wie Amoy, Foochow, Chefoo, Tientsin, eventuell auch das deutsche Pachtgebiet Kiautschau angelaufen werden könnte.

Aussenhandel. Der gesammte Aussenhandel Chinas repräsentirte im abgelaufenen Jahre einen Werth von ca. 556 Millionen Gulden österreichischer Währung, den höchsten Betrag, welchen er bis jetzt jemals erreicht hat. Vergleicht man diese Ziffer mit jener der Vorjahre, so ergibt sich, dass dieselbe innerhalb der letzten zwölf Jahre sich mehr als verdoppelt hat. Gleichwohl ist hiebei in Berücksichtigung zu ziehen, dass der Werth des Silbers in Folge seiner zunehmenden Entwerthung während derselben Zeitperiode von 4 sh. $10^1/_4$ d auf 2 sh. $10^5/_8$ d, beziehungsweise von Reichsmark 4·95 auf 2·94 im vorigen Jahre gefallen ist. Mag daher auch die rapide Zunahme des Gesammtwerthes des chinesischen Aussenhandels vielfach durch die Steigerung der Preise und die Silbercurse beeinflusst worden sein, so ist dieselbe doch auch nicht zum geringsten Theile auf die zunehmende Production und Verwerthung der einheimischen Landesproducte sowie auf die dadurch herbeigeführte Vermehrung der Bedürfnisse der chinesischen Bevölkerung zurückzuführen. Der Werth des chinesischen Aussenhandels erfährt überdies noch eine weitere Erhöhung, berücksichtigt man jenen Handelsverkehr, welcher zwischen China und dem Auslande über die Südgrenze, d. i. mit Tibet, Sibirien, dem russischen Amurgebiet sowie mittelst Dschunken mit Korea und Indo-China vermittelt wird und sich der Controle der lediglich in den chinesischen Vertragshäfen bestehenden chinesischen Seezollverwaltung entzieht.

Von dem oben erwähnten Gesammtwerthe des chinesischen Aussenhandels entfielen im abgelaufenen Jahre ca. 356 Millionen auf den Import, ca. 200 Millionen auf den Export, der Ueberschuss des Importes über den Export war gegenüber den Vorjahren im Jahre 1898 umso grösser, als letzterer nicht in demselben Maasse zugenommen hatte als ersterer. Die Steigerung des Importes gegenüber jenem des Jahres 1897 beläuft sich auf ca. 12·3 Millionen Gulden österreichischer Währung und erklärt sich hauptsächlich durch eine vermehrte Einfuhr verschiedener europäischer Bedarfsartikel.

Die den Werthe und der Menge nach für China wichtigsten Importwaaren sind die Textilwaaren, deren Einfuhr den wichtigsten Theil des Handels Grossbritanniens mit China bilden. Hat Grossbritannien dank seiner leistungsfähigen Textilindustrie in Manchester noch vor wenigen Jahren in China nahezu das Monopol des Textilwaarenimportes gehabt, so hat es gegenwärtig immer mehr und mehr mit der steigenden Concurrenz Japans und der Vereinigten Staaten von Amerika, nicht minder mit der Production der einheimischen Baumwollindustrie in Shanghai selbst zu rechnen. Der Werth des gesammten Textilwaarenimportes in China verringerte sich von ca. 133·6 Millionen im Jahre 1897 auf 13 Millionen Gulden österreichischer Währung. In folgenden Baumwollwaaren verzeichnete Japan einen steigenden Import: Shirtings, T. Cloths, Handtücher, Baumwollgarne; die Vereinigten Staaten von Amerika: Sheetings und Jeans. Grossbritannien verzeichnete eine Einbusse in der Einfuhr folgender Baumwollwaaren: T. Cloths, Drills, Jeans, Sheetings, Chintzes, Plain Cotton Prints, Lastings etc. In Folge übertriebener Speculationen in Baumwollgarnen wurden im abgelaufenen Jahre aus England 73.590 Piculs Baumwollgarne, aus Ostindien 1,399.820 gegen 51.298 beziehungsweise 1,235.000 im Jahre 1897 importirt (1 Picul = 60·453 *kg.*) Die Folge hievon war die Ueberfüllung des Garnmarktes in Shanghai, welche zur Krise in den dortigen Baumwollspinnereien führte.

Dem Baumwollwaarenimport in China steht zunächst die Einfuhr von Schafwollwaaren, dessen Gesammtwerth im Jahre 1895 über 5 Millionen Gulden österreichischer Währung erreichte. Die deutsche Wollwaarenindustrie, welche sich des Vortheiles des directen und billigen Wollbezuges aus Südamerika und Australien erfreut, machte in den letzten Jahren alle Anstrengungen, ihr Absatzgebiet in China zu vergrössern, und waren diese

auch mit Rücksicht auf den steigenden Bedarf von Wollwaaren seitens der eingebornen Bevölkerung, insbesondere in den nördlicheren kälteren Gegenden Chinas, von Erfolg begleitet. Von diesbezüglichen Waaren kommen in erster Linie in Betracht sogenannte Blankets, grobe wollene Decken und Kotzen, sogenanntes russisches, breites, dickes Tuch, zur Anfertigung von chinesischen Kleidungsstücken verwendet, Flanelle aller Art, Schafwollgarne etc.

Die Einfuhr von Metallen in China erfreut sich gleichfalls mit Rücksicht auf die geringe Entwicklung des einheimischen Montanwesens und des steigenden Bedarfes von Metallwaaren daselbst einer erfreulichen Zunahme. Dazu trugen auch die steigende Bauthätigkeit in Shanghai und in den übrigen chinesischen Vertragshäfen, die lebhafte Beschäftigung von Schiffahrt und Verkehr, die Anlage von Eisenbahnen und Telegraphen nicht wenig bei.

Den namhaftesten Antheil hieran hat der Import von Eisenwaaren, insbesondere Eisennägeln, Stangeneisen, Eisenblech, altem Eisen, woraus die chinesischen Handwerker Messer, Werkzeuge u. dgl. verfertigen, etc. Einer sehr bedeutenden Nachfrage begegnet Stahl in Ingots, Blöcken, dessen Import sich auf 11.768 Piculs im Werthe von 256.000 fl. ö. W. belief und zur Herstellung von Werkzeugen, Hilfsmitteln der Industrie, in den kaiserlich chinesischen Arsenalen benöthigt wird. Zinnblech wird in China hauptsächlich zur Fabrication der Kisten für Petroleum, Seide und anderen Artikeln verwendet, welche grösseren überseeischen Transporten ausgesetzt sind. Quecksilber verdankt seiner steigenden Verwerthung in den Goldbergwerken Chinas und Koreas (zum Ausscheiden des Goldes) eine vermehrte Einfuhr. Maschinen wurden im abgelaufenen Jahre hauptsächlich unter der Einwirkung der Krise in der Baumwoll- und Seidenindustrie, wodurch der Bau von neuen Etablissements unterblieb, in verringerten Mengen zur Einfuhr gebracht. Gleichwohl belief sich der Werth derselben auf mehr als 3 Millionen Gulden ö. W. und ist eine Vermehrung derselben in nächster Zeit voraussichtlich. Unter den anderen wichtigen Importwaaren Chinas, die in den letzten Jahren eine gesteigerte Bedeutung gewonnen, sei Zucker erwähnt, der bisher von den Philippinen und von Hongkong bezogen wurde. Da in Folge der kriegerischen Ereignisse auf den Philippinen die Zuckerproduction daselbst stark beeinträchtigt ist, so kommen zunehmende Mengen raffinirten Zuckers aus Deutsch-

land nach China. Petroleum entwickelte sich im letzten Decennium zu einem sehr bedeutenden Absatzartikel in China, welcher bis in die entlegensten Provinzen verfrachtet wird. Bisher kamen hauptsächlich russisches und amerikanisches Petroleum auf die chinesischen Märkte. Die Entdeckung reicher Petroleumquellen auf Sumatra und Borneo und die zunehmende Ausbeutung derselben durch holländische und englische Gesellschaften führten bald einen sehr scharfen Wettbewerb zwischen diesem Petroleum und den beiden vorhergenannten bisherigen Provenienzen herbei. Gegen Ende vorigen Jahres liefen die ersten ungünstigen Nachrichten über theilweise Erschöpfung der Petroleumquellen in Niederländisch-Indien ein, welche Nachrichten sich bald bestätigten und zu einer vermehrten Einfuhr von russischem und amerikanischem Petroleum führten.

Von anderen wichtigen Importwaaren in China sind zu nennen: Fensterglas, fast ausschliesslich aus Belgien. Nadeln aus Deutschland, England, theilweise auch aus Oesterreich, Anilinfarben, fast ausschliesslich deutscher Provenienz, Lampen und Lampenwaaren, Cement, Zinn (aus Deutschland), Wein, Bier, Spirituosen, Cigarren, Cigaretten etc.

Der Export Chinas wurde im Jahre 1898 mit circa 200 Millionen Gulden ö. W. beziffert und zeigt nur eine sehr geringe Einbusse gegenüber dem Vorjahre. Mit Ausnahme von Thee weisen alle Producte und Erzeugnisse Chinas in den letzten Jahren eine zunehmende Ausfuhr auf, und gilt dies insbesondere hinsichtlich folgender Artikel: Rhabarber, Medicinen und Droguen aller Art, Kuh- und Büffelhäute, Matten, animalischer Talg, Tabak, Wachs und Pflanzenöle. Thee und Seide, welche einst die wichtigsten und bekanntesten Ausfuhrproducte Chinas waren, leiden gegenwärtig unter steigender Vernachlässigung ihrer Production. Cassia lignea, Rohbaumwolle, Strohborten, vegetabilischer Talg, Kameel- und Schafwolle verzeichneten gleichfalls in den letzten Jahren eine verminderte Ausfuhr, eine Thatsache, welche aber theils auf vorübergehende ungünstige Geschäftsverhältnisse, theils auf einen steigenden Verbrauch im eigenen Lande selbst zurückzuführen ist, wodurch nur geringere Quantitäten für den Welthandel übrig bleiben. Die Ausfuhr von Seide belief sich im letzten Jahre auf 219.995 Piculs im Werthe von $95\frac{1}{2}$ Millionen Gulden ö. W. Die Verschlechterung der Seidenproduction Chinas kommt insbesondere in dem vermehrten Exporte von Cocons- und Seidenabfällen zum Ausdrucke, welcher ein

billiges, wenn auch minderwerthiges Rohmaterial zahlreicher Industrien in Europa liefert. Was den Antheil der einzelnen Länder an der Ausfuhr chinesischer Seide betrifft, so nimmt hierin Frankreich die erste Stelle ein, welches von weisser Rohseide im letzten Jahre mehr als 31.253 Ballen bezog. An zweiter Stelle steht Grossbritannien. Der früher sehr bedeutende Export von chinesischer Seide nach den Vereinigten Staaten von Amerika wurde in letzterer Zeit sehr stark durch die Concurrenz Japans geschädigt, welches in Folge der grösseren Sorgfalt in der Production der Seide, sowie in Folge der kürzeren Schiffahrtsverbindungen mit Amerika in der Lage ist, dahin Seide in besserer Qualität und zu billigeren Preisen zu liefern. An dem Exporte von Seidenabfällen sind hauptsächlich Grossbritannien und Frankreich, zum Theile auch Deutschland und Oesterreich-Ungarn betheiligt.

Die geringe Sorgfalt, die veraltete und längst unrationell gewordene Methode, mit welcher die chinesischen Bauern die Theecultur betreiben, haben bewirkt, dass, während China noch vor circa drei Jahrzehnten über 86 Percent der gesammten Theeproduction der Welt lieferte, gegenwärtig nur mehr mit 40 Percent an demselben betheiligt ist, die übrige Production jedoch hauptsächlich auf Indien und Ceylon übergegangen ist.

Der gesammte Theeexport aus China belief sich im Jahre 1898 auf 1,538.000 Piculs, gegenüber 1,877.000, wovon Russland an erster Stelle mit 896.000 Piculs, somit mit mehr als der Hälfte betheiligt war. Zunächst kommen Grossbritannien, Nordamerika und Deutschland in Betracht. Nach Russland gelangt der chinesische Thee theils auf dem Seewege mittelst der schon an anderer Stelle erwähnten Dampfer der Freiwilligenflotte nach Odessa, theils auf dem Landwege via Kiachta und Irkutsk. Ausserdem kommt chinesischer Thee auch per Seeschiffe nach Batum, von dort nach Persien, Turkestan, wohin früher der chinesische Thee via Bombay und Industhal aufwärts durch englische Importeure gelangt war. Unter den übrigen für den Export nach Europa und Amerika hervorragend wichtigen chinesischen Landesproducten nehmen Häute, Felle, Strawbraids (Strohborten), Tabak, Wachs etc. eine wichtige Stelle ein. Die Ausfuhr von Kuh- und Büffelhäuten, für welche der am mittleren Lauf der Yangtsekiang gelegene Vertragshafen Hankow der grösste Stapelplatz ist, betrug im verflossenen Jahre 226.335 Piculs im Werthe von 6 Millionen Gulden österreichischer Währung. Nicht minder

namhaft ist die Ausfuhr von Fellen und Pelzen, insbesondere Ziegen-, Schaf-, Fuchsfellen etc. Strawbraids (Strohborten) sind der wichtigste Handelsartikel der Provinz Shantung und concurriren in Europa mit den italienischen Strohborten für die Herstellung von Strohhüten etc. Die geringe Sorgfalt, welche die chinesische Bevölkerung auch dieser wichtigen Industrie widmet, bringen es mit sich, dass die chinesischen Strohborten nur mehr schwer mit jenen viel feineren und sorgfältiger hergestellten Japans den Wettbewerb aushalten und die Ausfuhr der chinesischen Strohborten in Folge dessen in den letzten zwei Jahren von 88.226 Piculs auf 73.859 gefallen ist. Eines unerwarteten Aufschwunges erfreut sich der chinesische Tabak, dessen Export von 141.877 Piculs im Jahre 1897 auf 371.137 im letzten Jahre stieg. Der überwiegende Theil dieses Exportes nahm seinen Weg nach Grossbritannien, Holland und Deutschland und dürfte zu der gesteigerten Nachfrage nach chinesischem Tabak nicht wenig die verminderte Production von Tabak auf Cuba und auf den Philippinen beitragen. Weisses Wachs wurde im abgelaufenen Jahre im Werthe von 1 Million Gulden österreichischer Währung, Federn in einem solchen von ca. $1^1/_2$ Millionen Gulden österreichischer Währung exportirt.

Oesterreich-Ungarn.

Die statistischen Ausweise der chinesischen Seezollverwaltung verzeichnen im abgelaufenen Jahre einen directen Handelsverkehr Oesterreich-Ungarns mit China im Werthe von ca. 2 Millionen Gulden österreichischer Währung, wovon ca. $1 - 1^1/_2$ Millionen auf den Import, der Rest auf den Export entfällt. Da jedoch seitens der chinesischen Seezollverwaltung unter directem österreichisch-ungarischen Handel mit China nur jener verstanden wird, welcher durch Schiffe unter österreichisch-ungarischer Flagge vermittelt wird, wie schon an anderer Stelle erwähnt, mehr vaterländische Waaren über Hamburg durch deutsche und englische Schiffahrt als via Triest nach China gelangen, so kann obige Ziffer kein richtiges Bild von der Grösse der österreichisch-ungarischen Handelsbeziehungen mit dem chinesischen Reiche geben, umsomehr als die österreichischen Lloyddampfer nicht nur österreichische Waaren, sondern auch zahlreiche fremde Waaren aus den Zwischenhäfen, insbesondere Bombay, Singapore, Hongkong nach Shanghai bringen. Rechnet man diese fremden Waaren ab, welche leider überhaupt den überwiegenden Theil der Ladungen der österreichischen Lloydschiffe nach China bilden und addirt man zu den erübrigenden vaterländischen Waaren noch jene



hinzu, welche über Hamburg nach China kommen, so dürfte man kaum auch eine grössere Ziffer als circa 2 Millionen Gulden österreichischer Währung erhalten. Ohne Zweifel nimmt auch in dieser Ziffer der Export der Monarchie eine wichtigere Stelle sowohl der Menge in dem Werthe der Waaren nach als der Import.

Den wichtigsten Artikel unseres Exporthandels bilden die sogenannten Gablonzer Artikel, unter welcher Bezeichnung alle jene zahlreichen Schmuck- und Galanteriewaaren verstanden werden, die in der Stadt Gablonz und Umgebung in Nordböhmen hergestellt werden. Es sind dies hauptsächlich Haarnadeln, Schmuckgegenstände zur Verzierung der Haarfrisuren der Chinesinnen, selbstverständlich aus unechten Edelsteinen und Perlen verfertigt, Kleiderbesätze aus unechten Perlen, Brochen, Finger- und Ohrringe etc.

Die Importeure in Shanghai schätzen den Werth der gesammten vorjährigen Einfuhr dieser Artikel in China auf ca. 75.000 fl. ö. W., wobei jedoch zu bemerken ist, dass dieselbe fast ausschliesslich durch deutsche Firmen in Hamburg vermittelt wird und die Waarenversendungen demzufolge auch über diesen Hafen ihren Weg nach China nehmen. Zufolge Ueberfüllung der chinesischen Märkte in diesen Artikeln und durch übertriebenen Wettbewerb der einzelnen Firmen, welcher insbesondere einen namhaften Druck auf die Preise ausübte, hat sich die Lage des Gablonzer Exportes in den letzten Jahren etwas verschlechtert, und wird es aller Anstrengungen seitens unserer vaterländischen Interessenten bedürfen, um diesen wichtigen und noch sehr der Entwicklung fähigen Exportzweig unserer Industrie nach China aufrecht zu erhalten. Zündhölzchen, welche noch vor zehn Jahren den bedeutendsten Importartikel Oesterreichs in China bildeten, büssten diese Stelle in Folge der steigenden Concurrenz der einschlägigen Industrien Japans und Chinas gänzlich ein. Der Absatz von österreichischen Zündhölzchen beschränkt sich gegenwärtig auf einige wenige Marken, welche nur wegen ihrer besseren Qualität und ihrer unter der Bevölkerung beliebten Marke in einzelnen Häfen des Yangtsekiangthales und Südchinas bescheidenen Absatz finden. Seife und Parfumerien kommen lediglich von einer einzigen bedeutenden Firma in Wien in steigendem Maasse nach China. Es ist anzuerkennen, dass diese Firma auch keine Mittel gescheut hatte, ihre Erzeugnisse in China einzuführen und daher auch mit glänzendem Erfolge belohnt wurde. Die Einfuhr von Cigarettenpapier wird schwer geschädigt durch

den zunehmenden Consum von importirten amerikanischen Cigaretten in geschmackvoller Aufmachung, welche die Chinesen nicht wenig beeinflusst, die Waare zu kaufen.

Druckpapier kam in steigenden Quantitätcn aus Oesterreich über Hamburg und London nach China, und unterliegt es keinem Zweifel, dass auch andere einschlägige Artikel, wie Schreibmaterialien, Buchbindermaterial, Drucksorten etc. steigenden Verbrauch bei Chinesen sowohl als bei der in Zunahme begriffenen Fremdencolonie finden. Behufs Förderung des Absatzes von deutschen Schreibmaterialien haben deutsche Interessenten hier ein Schreibwaaren- und Papierdetailgeschäft in Shanghai errichtet. Artikel, welche nur für den beschränkten Gebrauch der fremdländischen Bevölkerung in China in Betracht kommen, sind: Handschuhe, Schuhe, insbesondere Damen- und Ballschuhe, Tischwäsche, Herrenwäsche, Rauchrequisiten, Bleistifte, photographische Artikel, Galanteriewaaren etc. Handschuhe, Damen- und Ballschuhe österreichischer Provenienz sind in den chinesischen Kriegshäfen schon häufig zu begegnen und könnten leicht auch die übrigen vorgenannten Artikel zur Einfuhr gebracht werden. Von Artikeln, welche ursprünglich nur für den Consum der fremdländischen Bevölkerung bestimmt waren, in jüngster Zeit aber auch bei den Eingeborenen steigender Nachfrage sich erfreuen, ist weisser, raffinirter Zucker zu erwähnen, in welchem die österreichische Zuckerindustrie in China leicht ebensolche Erfolge erzielen könnte, deren sie sich gegenwärtig in Japan erfreut. Der Textilwaarenimport aus unserer Monarchie beschränkt sich gegenwärtig auf Llamabraids, einer Art von Posamenterie, die zum Besatze der Kleider dient, billige Decken russisches Tuch, welches mit Erfolg aus Bielitz eingeführt zu werden verspricht etc. In kleinerer Menge kommen auch Glaswaaren, hauptsächlich für den fremdländischen Bedarf, Möbel aus gebogenem Holz, die auch bei den Chinesen sich grosser Beliebtheit erfreuen, eiserne Cassen, Gummiwaaren, Galoschen, Spielfiguren aus Gummi, Nadeln, Emailgeschirr, Quecksilber etc. Artikel, die bei tüchtiger Vertretung und richtiger Aufmachung, beziehungsweise Verpackung und Versendung, in China leicht auf Absatz rechnen könnten, sind: Cigarren und Cigaretten, Butter, condensirte Milch, Sprit, Wein, Bier, Liqueure, Lampen und Lampenbestandtheile, Artikel für elektrische Beleuchtung, Messerschmiedwaaren, Drahtstifte, Galanteriewaaren, Musikinstrumente, Cement etc.

Noch geringer als unser Export nach China ist der Import von dort nach Oesterreich-Ungarn, obwohl ersteres Land zahlreiche Producte besitzt, welche in unseren vaterländischen Industrien steigende Verwerthung finden, in Folge mangelnder Handelsbeziehungen jedoch unter vertheuerten Kosten via Hamburg, London u. s. w. bezogen werden müssen. In dieser Hinsicht ist hinzuweisen auf Rohseide, Talg, Wachs, Tabak, Federn, Strohborten, Oele, Firnisse, Droguen und Medicinen etc. Was namentlich die Einfuhr von Seide anlangt, so scheint dieselbe theilweise an dem langen Transport durch den Oesterreichischen Lloyd sowie an dem Umstande gescheitert zu sein, dass in Oesterreich jene Anstalten fehlen, welche zur Herstellung und Verbesserung der chinesischen Seide dienen, welch letztere daher ausschliesslich in den betreffenden Betrieben in Oberitalien und in der Schweiz präparirt und von dort begreiflicherweise zu erhöhten Preisen importirt werden muss. Von den wichtigsten Artikeln, welche heute gleichwohl auch nur in bescheidener Menge zur Einfuhr nach Oesterreich-Ungarn gelangen, sind zu erwähnen: Thee, Seidenabfälle, Rhabarber, Cassia lignea, Gallnüsse, Kuh- und Büffelhäute sowie Gegenstände des chinesischen Kunstgewerbes.

Japan.

Geographie.

Das japanische Inselreich erstreckt sich am Ostrande des asiatischen Festlandes in einer Ausdehnung vom 24. bis zum 51. Grad nördlicher Breite, ein Breitenunterschied etwa wie der von Tripolis und Stockholm, und vom 123. bis zum 157. Längengrad (östlich von Greenwich). Drei grosse Inseln, Kiushu im Südwesten, Shikoku im Süden, Hondu im Norden, getrennt nur durch ein schmales, inselreiches Mittelmeer, die sogenannte Inlandsee, umsäumt von zahlreichen kleineren Inseln, bilden einen verhältnissmässig schmalen Streifen Festlandes, der, im Norden beginnend, sich erst in südlicher, sodann in südwestlicher Richtung hinzieht und im Süden seine grösste Ausdehnung von West nach Ost erreicht. Die weitere Fortsetzung dieser Hauptinseln, welche das eigentliche historische Altjapan darstellen, bildet im Norden die Insel Yeso und die Inselkette der Kurilen, welche in nordwestlicher Richtung bis zur Südspitze von Kamtschatka reichen und im Jahre 1873 aus dem Besitze Russlands in jenen des Mikadoreiches übergegangen sind. Im Süden schliessen sich die Liukiu- oder Lutschu-Inseln an, die früher zu China gehörten, erst in der Mitte dieses Jahrhunderts zu einem integrirenden Bestandtheil des japanischen Reiches gemacht wurden. Von einem besonderen, wenn auch stammverwandten Völkerzweig bewohnt, zeigen die Lutschu-Inseln, welche in der administrativen Eintheilung des Mikadoreiches den politischen Bezirk Okinawa bilden, in wirthschaftlicher Beziehung noch mannigfache Verschiedenheiten und sind auch noch wenig erforscht. Dasselbe gilt hinsichtlich der nördlichen Insel Yeso oder dem Colonialgebiet Hokkaido, welches mit seiner geringen Bevölkerung, den Ueberresten der alten Urbevölkerung Japans,

den Ainos, seinen Urwäldern und wenig durchforschten Einöden gleichfalls zu den interessantesten Gebieten des japanischen Inselreiches gehört. Durch den Frieden von Shimonoseki wurde schliesslich demselben auch noch die Insel Formosa, bisher ein Bestandtheil des chinesischen Reiches, einverleibt.

Das gesammte japanische Staatsgebiet umfasst gegenwärtig eine Fläche von 417.396 km^2 und kommt an Flächenausdehnung ungefähr gleich jener der österreichisch-ungarischen Monarchie abzüglich der Kronländer Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien und Bukowina. Für das eigentliche Altjapan, die drei Hauptinseln, bleiben nur 285.984 km^2, eine Fläche, welche ungefähr jener des Königreiches Ungarn oder Italiens entspricht. Im Ganzen zählt man im japanischen Staatsgebiet 524 grössere Inseln mit Ausschluss der unbewohnten und jener, welche weniger als 4 *km* Umfang haben. Das Land selbst ist erfüllt von Gebirgen, welche aber nur im mittleren Theile der Hauptinsel bedeutende Höhen über 3000 *m* erreichen. Die Ebenen des Landes sind meist von geringem Umfange und ziehen sich an der Küste oder dem unteren Laufe der Flüsse entlang. Die Flüsse sind meist kurz und für den Binnenverkehr von nur untergeordneter Bedeutung. Von Binnenseen ist nur der See Biwa in der Nähe der alten Hauptstadt Kyoto bemerkenswerth. Kleinere Gebirgsseen, welche sich durch grosse landschaftliche Schönheit auszeichnen, finden sich allenthalben in den Gebirgen Centraljapans. Das Klima ist gemässigt, ungefähr jenem Italiens entsprechend, der Süden so milde, dass die Vegetation einen subtropischen Charakter annimmt, das Klima in den Gebirgen Centraljapans, der Zufluchtsort aller Fremden aus Ostasien, welche Erholung suchen, fast übereinstimmend mit jenem unserer Alpenländer. So hat Nagasaki, im äussersten Südwesten Japans gelegen, im Jänner eine Durchschnittstemperatur von 6^0 C., im August von 27^0 C., Tokio, in Centraljapan gelegen, im Jänner $2^1/_2{}^0$ C., im August $25^1/_2{}^0$ C., Hakodate, der wichtigste Hafenplatz im Süden der Insel Yeso, in den gleichen Zeitpunkten -3^0, beziehungsweise $+21^1/_2{}^0$ C.

Bevölkerung. Die gesammte, auf japanischem Staatsgebiete ansässige Bevölkerung betrug nach der allgemeinen Volkszählung vom Jahre 1897 44,750.073 Köpfe beiderlei Geschlechtes, eine Zahl, welche ungefähr der Bevölkerung der österreichisch-ungarischen Monarchie entspricht. Demzufolge beträgt die Dichtigkeit der Bevölkerung per Quadratkilometer 107 Seelen und übertrifft dieselbe jene aller

Kronländer der österreichisch-ungarischen Monarchie sowie der dichtestbevölkerten Länder Europas, Grossbritannien und Belgien vielleicht ausgenommen. Die Bewohner Japans gehören zum weit überwiegenden Theile dem japanischen Volksstamme an, einem Zweige der mongolischen Race, dessen Abstammung und Entwicklung noch sehr in Dunkel gehüllt ist. Unverkennbar ist, dass der Japaner viele Charakter- und Nationaleigenschaften mit den angeblichen Ureinwohnern Japans, den schon erwähnten Ainos, sowie mit seinen Nachbarn auf dem asiatischen Festlande, den Chinesen, theilt. Wie sehr der Bewohner Japans letzteren an Grösse der Gestalt und körperlicher Stärke nachsteht, so übertrifft er den Chinesen doch an Intelligenz, leichterem Auffassungsvermögen, Fähigkeit, Gesehenes nachzuahmen etc. Hingegen unterscheiden den Japaner vom Chinesen seine grössere Sorglosigkeit des Gemüthes, leichtere Lebensauffassung und daher im commerciellen Verkehre insbesondere zuweilen auch geringere Verlässlichkeit und Solidität. Man hat in sehr treffender Weise den Chinesen den Engländer, den Japaner den Franzosen des Ostens genannt. In Folge der zunehmenden Dichtigkeit der Bevölkerung Japans hat auch die Auswanderung aus diesem Staatsgebiete, welche noch vor wenigen Jahrzehnten ganz unbedeutend und verboten war, in den letzten Jahren namhafte Fortschritte gemacht, und richtet sich der Strom der japanischen Auswanderer zunächst nach China, Korea, den Philippinen, den russischen Besitzungen am Stillen Ocean, insbesondere Wladiwostok, selbst nach Hawai, Australien und an die Westküste Amerikas. Da diese Auswanderer auch in der Fremde in regen Beziehungen zur Heimat bleiben, nach Erwerbung grösserer Capitalsmittel auch dahin wieder zurückkehren, um an ihre Stelle wieder neue Familienmitglieder zu entsenden, so kommt diese Auswanderung der Entwicklung reger Handelsbeziehungen Japans mit diesen fremden Gebieten sehr zu statten. Die Gliederung der japanischen Bevölkerung beruht auf der Familie, innerhalb welcher der Stammälteste, der Pater familias, die Hausherrschaft führt. Wie derselbe die alleinige Verfügung über das Familienvermögen hat, liegt ihm auch die Fürsorge für den Unterhalt der Familie, die Bezahlung der Steuern, die Ausübung der politischen Rechte etc. ob. Die Stellung des Familienoberhauptes beruht auf einer strengen Durchführung des Primogenitursystems, des alleinigen Erbrechtes *eines* Sohnes, auf welchen alle Rechte und alle Lasten übergehen. Die Strenge dieses Systems wird gemildert theils durch

das Recht der Begründung von Nebenhäusern in Familien für die jüngeren Söhne, theils durch deren Aufnahme und Adoption in anderen Familien. Ein bemerkenswerther Charakterzug der japanischen Familie ist das Inkyotum, das Zurückziehen auf das Alterstheil. Das Familienoberhaupt hat das Recht, die Hausherrschaft oft schon in verhältnissmässig jungen Jahren niederzulegen und die Hausherrschaft dem ältesten Sohne zu übergeben, wobei er sich selbst für den Rest seiner Lebenszeit eine Versorgung ausbedingt. Diese bei uns nur in der Bauernbevölkerung übliche Sitte wird in Japan in allen Ständen geübt und ist von wirthschaftlich grosser Bedeutung. Ebenso wie der Chinese zeichnet sich auch der Japaner, vielleicht noch in erhöhtem Maasse, durch Genügsamkeit in der Lebensweise und Haushaltung aus. Einen charakteristischen Ausdruck findet dieser Charakterzug auch in der Bauart des japanischen Hauses und dessen Einrichtung. Das japanische Haus ist ein leicht beweglicher Holzbau, ein schweres Dach auf Pfeilern, welche ohne Verbindung auf den untergelegten Steinen ruhen. Zwischen den Pfeilern nur wenige feste Wände, sonst nur bewegliche Schiebewände aus Papier, Stroh- und Schindeldächer, geringer Hausrath in den kahlen Räumen des Hauses. So billig das gewöhnliche japanische Haus ist, so vergänglich ist es. Das eintönige Grau endloser niedriger Häuserreihen mit grauen Dächern und grauen Wänden wird nur hie und da von mächtigen Tempelbauten überragt. Steinhäuser sind Neuerungen der allerletzten Zeit. An massiven Gebäuden gab es bisher nur die feuersicheren Vorrathshäuser, Kura, von welchen es stets ein oder mehrere in jedem Dorfe gibt, sowie die Schlösser der alten Feudalherren, der Daymos.

Im Gegensatze zu den übrigen Orientalen findet man bei den Japanern keine Abgeschlossenheit der Wohnung, ebenso wie auch der Japaner niemals seine Frau und sein Familienleben so ängstlich den Blicken seiner Landsleute oder Fremden zu verbergen sucht, wie dies vielfach der Chinese thut.

Japan ist im Allgemeinen kein Land grosser und zahlreicher Städte. Weder sind volkreiche Ansiedlungen häufig, noch tragen sie in der Regel einen besonders stadtartigen Charakter, sondern stellen sich als endlose Häuserreihen dar, welche sich längs der Landstrassen hinziehen. Als die grössten Städte Japans können gegenwärtig gelten: Tokio, die Reichshaupt- und Residenzstadt, mit einer Bevölkerung von 1,399.000 Einwohnern, Osaka

mit einer solchen von mehr als einer halben Million, Kyoto, die alte Hauptstadt Japans, mit einer solchen von circa 300.000 Einwohnern.

Die Zahl der in Japan ansässigen Ausländer wird auf mehr als 10.000 Köpfe geschätzt, beschränkt sich aber zumeist auf die dem internationalen Handel und Verkehre eröffneten Vertragshäfen, unter welchen Yokohama die grösste Fremdencolonie besitzt. Dieselbe bestand im abgelaufenen Jahre aus 3185 Chinesen, 989 Engländern, 376 Angehörigen der Vereinigten Staaten von Amerika, 211 Deutschen, 127 Franzosen, 94 Schweizern, 43 Holländern, 42 Dänen, 35 Angehörigen der österreichisch-ungarischen Monarchie u. s. w. Die Chinesen spielen, trotzdem sie in Japan sehr verhasst und vielfachen Vexationen ausgesetzt sind, in Folge ihrer ausserordentlichen Geschäftstüchtigkeit als Angestellte, Cassiere von Handelshäusern, als Diener, als Gewerbsleute etc. in den japanischen Vertragshäfen eine grosse Rolle.

Verfassung.

Die Verfassung Japans beruhte bekanntlich bis zur Mitte dieses Jahrhunderts auf einer eigenthümlichen Entwicklung des Dualismus. Auf der einen Seite stand der Kaiser von Japan, der Mikado, „der höchste Herrscher des Landes, der Vermittler mit dem Himmel", welcher in priesterlicher Abgeschiedenheit mit seinem zahlreichen Hofstaate in Kyoto, der alten Hauptstadt Japans, lebte. Trotzdem er von Regierungsbehörden umgeben war, beschränkten sich doch seine Machtäusserungen lediglich auf die Verleihung von Aemtern und Titeln an die Grossen des Reiches. Auf der anderen Seite stand der Shogun, der thatsächliche Machthaber im Mikadoreiche, welcher formell ein Beamter des Kaisers und in seinem Auftrag die Regierung führend, in Wirklichkeit jedoch, auf seine Hausmacht gestützt, das Land durch besondere Beamte und Lehensfürsten, welche seiner Oberaufsicht unterworfen waren, regieren liess. Mannigfache Umstände, nicht zum geringsten auch die gewaltsamen Versuche fremder Mächte, Ende der Fünfzigerjahre die bisherige Abgeschlossenheit des Mikadoreiches zu beseitigen, führten zum Untergang des Shogunates, zur Aufhebung der Feudalherrschaften und zur Wiederbelebung der Macht des Mikados. Nach langen Bürgerkriegen, in welchen die Feudalherren im Kampfe um ihre bisherigen Rechte unterlagen, erklärten sie sich endlich im Jahre 1869 bereit, ihre Herrschaften dem Kaiser zurückzugeben; die Residenz desselben wurde von Kyoto nach Tokio verlegt, eine neue Verwaltung und Verfassung nach europäischem Muster ausgearbeitet und ein verantwort-

liches Ministerium eingesetzt. Am 11. Februar 1889 folgte die Einführung einer Repräsentativverfassung, welche auch im folgenden Jahre in Kraft trat.

Das Japan von heute ist, im scharfen Gegensatze zu allen übrigen Staatsgebieten Asiens, eine regelrechte constitutionelle Monarchie, an deren Spitze der Kaiser oder Mikado steht, welchem das gesammte japanische Volk eine unbegrenzte Loyalität und Ehrfurcht zollt. Dem Herrscher zur Seite steht das Gesammtministerium, dessen Mitglieder vom Kaiser frei erwählt und nur ihm allein für ihre Amtsführung verantwortlich sind. Die einzelnen Ministerien sind: das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, das Ministerium des Innern, das Justizministerium, das Unterrichts-, das Kriegsministerium, das Marineministerium, die Ministerien für Finanzen, Handel und Ackerbau, sowie für Verkehrsangelegenheiten. Ueber dem Gesammtministerium steht der Staatsrath, der aus Vertrauensmännern der Krone besteht, und dessen Gutachten der Herrscher in wichtigen Fällen einzuholen pflegt. Die Volksvertretung besteht aus zwei Kammern, dem Oberhaus und dem Unterhaus. Ersteres setzt sich zusammen aus den Mitgliedern der kaiserlichen Familie, den Personen vom Range der Fürsten oder Marquise, einer gewissen Anzahl von Grafen, Viscounts und Baronen, welche von ihren Standesgenossen gewählt werden, und aus Personen, welche der Kaiser auf Lebenszeit ernennt. Endlich wählen die höchstbesteuerten Personen jedes Bezirkes ein Mitglied auf sieben Jahre, dessen Wahl jedoch ebenfalls der Bestätigung des Kaisers bedarf. Das Unterhaus setzt sich aus direct gewählten Abgeordneten zusammen und dauert deren Mandat vier Jahre. Im Allgemeinen hat sich die japanische Volksvertretung mit überraschender Schnelligkeit in ihre parlamentarische Thätigkeit eingearbeitet. Die Volksvertretung wird alljährlich zu einer ordentlichen, dreimonatlichen Session einberufen, deren Hauptaufgabe die Herstellung des Budgets ist. Lässt sich eine Einigkeit zwischen Regierung und Parlament nicht erzielen, so bleibt das Budget des Vorjahres in Kraft.

Administrativ ist das Reich in 75 Bezirke getheilt, nämlich drei hauptstädtische Bezirke (Fu) von Tokio, Kyoto und Osaka, und 72 Landbezirke (Ken). An der Spitze jedes Bezirkes steht ein Präfect, welcher nach Anweisung der Minister die gesammte innere sowie Steuerverwaltung zu führen hat. Die Bezirke werden wieder in Kreise eingetheilt, welche unter der Verwaltung eines Kreishauptmannes stehen, die Kreise end-

lich zerfallen in Gemeindebezirke, an deren Spitze gewählte und von der Regierung bestätigte Gemeindevorsteher sich befinden.

Entwicklung der Beziehungen Japans zum Auslande.

Die ersten Beziehungen Japans zum Auslande datiren aus dem Mittelalter, als spanische und portugiesische Missionäre das katholische Christenthum dahin brachten. Dasselbe hatte besonders durch die aufopfernde Thätigkeit des berühmten Missionsapostels Franz Xaver zunächst im Süden Japans grosse Ausbreitung gefunden, so zwar, dass die Zahl der Getauften bald nach Hunderttausenden zählte. Die Regierung des Landes setzte der Ausbreitung der westlichen Religion anfangs gar kein Hinderniss entgegen. Erst als die Shogune sahen, dass sich die Bekehrungen nicht bloss auf die niederen Stände beschränkten, sondern dass sich auch vornehme Japaner, selbst Lehensfürsten der Religion der westländischen Barbaren hinneigten und die katholischen Missionäre auch verdächtigt wurden, Werkzeuge der Eroberungsgelüste Spaniens und Portugals zu sein, beschlossen die Shogune die Ausrottung des Christenthums, welche sie auch in der grausamsten Weise durchführten. Im Jahre 1681 war dieses blutige Werk vollendet. Der Christenglaube wurde im Mikadoreiche für immer verboten, und um selbst alle Möglichkeit zu nehmen, dass derselbe wieder einmal daselbst Eingang finde, wurde den Japanern befohlen, allen Verkehr mit den Fremden des Abendlandes abzubrechen. Eine Ausnahme hievon wurde lediglich hinsichtlich der Holländer gemacht, welche eine Niederlassung auf der Insel Deshima im Hafen von Nagasaki besassen und den Japanern bei der Unterdrückung der Christen selbst Unterstützung geleistet hatten. Den Japanern wurde selbst verboten, ohne besondere Erlaubniss in das Ausland zu reisen oder Schiffe grösseren Raumgehaltes zu bauen, ebenso wie allen Schiffen des Abendlandes die Landung in Japan untersagt wurde. Damit verschwand Japan noch einmal aus der Weltgeschichte, und nur dunkle Gerüchte von dem geheimnissvollen Lande im fernen Osten drangen zeitweilig über Indien nach Europa. Seine einzigen Fremden, die Holländer, trugen das ihre dazu bei, die Wiederanknüpfung von Beziehungen mit fremden Ländern zu verhindern, um von der Abgeschlossenheit des japanischen Reiches selbst den grössten Nutzen zu ziehen.

Die Entwicklung der modernen Verkehrsmittel in diesem Jahrhunderte machten jedoch die bisherige Abgeschlossenheit Japans bald unmöglich. Immer häufiger

wurden die zufälligen und absichtlichen Berührungen mit dem Auslande, der Einfluss der Holländer in Japan ging sehr zurück, und als das erste amerikanische Geschwader unter Commodore Perry in der Bucht von Jeddo erschien und den Abschluss eines Handelsvertrages mit Japan verlangte, konnte der damalige Shogun, dessen Macht auch längst schon in Folge der zunehmenden Uebergriffe der Lehensherren geschwächt war, keinen Widerstand leisten. In den Verträgen, welche Japan am 31. März 1854 mit den Vereinigten Staaten, im selben Jahre auch mit Grossbritannien, im folgenden Jahre auch mit Russland abschloss, räumte es den Schiffen dieser Mächte die Befugniss ein, in wenigen Häfen, Shimoda, Hakodate und Nagasaki, Proviant einzunehmen und Waaren zu verkaufen. Unter dem Eindrucke der Nachrichten von dem energischen Vorgehen Grossbritanniens und Frankreichs in China, entschloss sich Japan, auch fremden Kaufleuten das Niederlassungsrecht in bestimmten Häfen, den sogenannten Vertragshäfen, einzuräumen und diesbezüglich neue Handelsverträge mit den Vereinigten Staaten von Amerika, Grossbritannien, Holland, Russland, später auch mit Preussen und Italien abzuschliessen. Die Reihe dieser Handelsverträge, welche noch bis vor Kurzem in Geltung waren, wurde durch jenen mit unserer Monarchie am 18. October 1869 abgeschlossen.

Dieser Vertrag, welcher sich somit als die zusammenfassendste Darstellung aller bisher fremden Mächten eingeräumten Concessionen darstellte, gestattete unseren Staatsangehörigen den Handel und Niederlassung in den Vertragshäfen, d. i. Yokohama, Nagasaki, Hakodate, Nugati, Hiogo und Osaka, sicherte die Exterritorialität unserer Staatsangehörigen und fixirte einen umfassenden Conventionaltarif für die Einfuhr von vaterländischen Waaren nach Japan nebst der einseitigen Meistbegünstigung zu unseren Gunsten. Nach einer diesbezüglichen Bestimmung hatte sich jeder der beiden vertragschliessenden Theile vorbehalten, ab 1. Juli 1872 die Revision des Vertrages sowie die Tarifes beantragen zu können. An der Hand dieser auch in alle übrigen Verträge aufgenommenen Bestimmung versuchte Japan, dessen Industrie und Handel eines enormen Aufschwunges sich erfreuten, schon frühzeitig eine Revision der Vertragsrechte durchzuführen. Die ersten, bereits in den Siebzigerjahren unternommenen Versuche der japanischen Regierung führten zu keinem Resultate, trotzdem dieselbe die Oeffnung des gesammten Reiches in Aussicht stellte. Im folgenden Jahrzehnte

kam es zu einer Besprechung zwischen den Vertretern einiger fremden Mächte und solchen Japans, wobei letztere folgendes Programm entwickelten: Volle Gegenseitigkeit aller Vertragsbestimmungen, Oeffnung des ganzen Reiches und Aufhebung der Consulargerichtsbarkeit. Wiewohl dieses Programm in Anerkennung der Reform, welcher das Civil- und Strafverfahren durch Einführung dieser modernen Gesetzbücher in Japan unterzogen worden war, von den meisten fremden Mächten nicht abgewiesen ward, so verhinderte doch der inzwischen ausgebrochene chinesisch-japanische Krieg den definitiven Abschluss, beziehungsweise die Ratification der neuen Handelsverträge.

War die Civilisation des Mikadoreiches vor diesem Kriege noch vielfach angezweifelt worden, musste sie nach Beendigung desselben selbst von den ärgsten Gegnern dieses Reiches zugestanden werden. Sind auch die chinesischen Truppen und Kriegsschiffe leicht zu besiegbare Feinde gewesen, so entsprach doch die Kriegsführung Japans so sehr allen Ansprüchen der modernen Kriegswissenschaft, dass es keinem Zweifel mehr unterliegt, dass die kleine, aber starke Armee und Flotte des Mikadoreiches auch von einem europäischen Feinde in Zunkunft nicht unterschätzt werden dürfen. Zwar wurde allen politischen Siegesträumen Japans, in China dauernd festen Fuss zu fassen, durch die Intervention der fremden Mächte zu Gunsten Chinas ein jähes Ende bereitet, und nach Bezahlung der Kriegsschuld seitens Chinas musste das Mikadoreich auch den letzten chinesischen Kriegshafen, Weihawei, räumen. Wiederholt schien es, als ob die allgemeine Erbitterung in Japan alle Schranken durchbrechen und die Nation es auf einen Kampf auf Tod und Leben gegen einen übermächtigen Feind ankommen lassen wollte, doch die Besonnenheit bekam noch immer rechtzeitig die Oberhand, und ohne die Fortschritte Russlands im äussersten Osten Asiens sowie den zunehmenden Zerfall des chinesischen Reiches aus dem Auge zu verlieren, ging Japan daran, das durch den siegreichen Feldzug gegen China erworbene Prestige, nicht minder die namhafte Kriegsentschädigung zur Vermehrung seiner Armee und Flotte, zur Förderung von Handel und Industrie zu verwenden.

Durch vorerwähnte Umstände fielen gleichzeitig aber auch die letzten Schranken, welche dem Abschlusse, beziehungsweise der Ratification der obenerwähnten neuen Handelsverträge entgegenstanden, und in rascher Aufeinanderfolge hieran schloss das Mikadoreich solche mit

Grossbritannien, den Vereinigten Staaten von Amerika, Italien, Peru, Russland, Dänemark, Brasilien, Deutschland, Schweden, Norwegen, China, Frankreich, Holland, Schweiz und Spanien ab.

Die Reihe dieser neuen Handelsverträge Japans schloss auch diesmal jener ab, welchen unsere Monarchie mit dem Mikadoreiche am 5. December 1897 abschloss.

Durch denselben wurden unseren Staatsangehörigen, unserem Handel und unserer Schiffahrt im weitesten Umfange dieselben Rechte gesichert, die den anderen Mächten schon auf Grund ihrer eigenen Verträge vorher zugestanden worden waren. Von den wichtigsten Bestimmungen, welche dieser Vertrag enthält, sei vor Allem jene hervorzuheben, derzufolge Jedermann bei vollem und uneingeschränktem Schutz für Personen und Eigenthum ganz Japan betreten und bereisen, auch an allen Orten des Reiches Niederlassungen gründen und Handelsgeschäfte betreiben kann.

Durch den früheren Vertrag war letzteres Recht lediglich auf den Bereich der Vertragshäfen beschränkt, ausserhalb derselben durften Fremde überhaupt keine Niederlassungen gründen oder Handelsverkehr betreiben, das Reisen war nur mit Bewilligung der japanischen Regierung, welche dem Fremden einen Pass ausstellte, erlaubt. Die Bedeutung der Vertragshäfen ist somit in Wegfall gekommen Die bisherige Exterritorialität der österreichisch-ungarischen Staatsangehörigen in Japan wird durch den neuen Vertrag aufgehoben, und unterliegen dieselben nunmehr in allen Civil- und Strafsachen den japanischen Gerichten. Der Erwerb des Eigenthums an Liegenschaften blieb auch in den neuen Verträgen den Fremden in Japan versagt, doch wurde vereinbart, dass emphyteutische, superficiarische oder andere dingliche Rechte von österreichisch-ungarischen Staatsangehörigen erworben werden und die aus Pacht- und Miethsverträgen erwachsenden persönlichen Rechte durch bücherliche Eintragung den Charakter dinglicher Rechte erhalten können. Damit ist auch unseren Nationalen die Befugniss eingeräumt, auf fremdem Grund und Boden Gebäude eigenthümlich zu besitzen, Nutzungsrechte an Ländereien zu erlangen, Miethe und Pacht auf längere Zeit zu sichern, somit für Zwecke des Handels und der Industrie Immobilien in verschiedener Weise zu benützen. Da übrigens im Falle, als Handelsunternehmungen im Vereine mit Japanern betrieben werden, auch wirkliches Immobilieneigenthum erworben werden kann, so scheint eine weitgehende Rechtsfreiheit für unsere Nationalen

gesichert zu sein. In Uebereinstimmung mit den übrigen fremden Mächten gewährten sich auch Oesterreich-Ungarn und Japan bei der Einfuhr gegenseitige Meistbegünstigung, hinsichtlich welcher Bestimmung uns jedoch das einseitige Kündigungsrecht zugesichert wurde.

Zolltarif.

Diese Meistbegünstigungsclausel regelt somit die gesammte Zollbehandlung unserer Ein- und Ausfuhr von und nach Japan, und steht unser Handel in Folge dessen im Mitgenusse aller in den bisher abgeschlossenen Verträgen Japans mit fremden Staaten enthaltenen Conventionalzollsätze. Ausserdem gelang es jedoch, durch eine Zusatzconvention zu unserem Handelsvertrage noch directe, tarifarische Zugeständnisse für einige, unseren Handel besonders interessirende Artikel zu erlangen. Diese Zugeständnisse betreffen insbesondere die Ausfuhr von Knöpfen aller Art, Glas und Glaswaaren, unechten Bijouterien, Emailgeschirr, gebogenen Möbeln, Lampen, deren Zollsatz von 30, beziehungsweise 25 und 20 auf 10 Percent im Werthe für unsere diesbezüglichen Provenienzen ermässigt wurde, ferner Insectenpulver, dessen Zollsatz von 10 auf 5 Percent verringert wurde. Die Einfuhr von Pferden aus unserer Monarchie nach Japan wurde überhaupt für zollfrei erklärt.

Der japanische Generalzolltarif vom 26. März 1897 trägt dermalen überhaupt noch das Kleid eines Werthzollregimes; dem Einführungsgesetz zufolge ist jedoch die Umwandlung der Werthzölle in specifische Zölle vorbehalten. Der Tarif selbst, welcher 532 Positionen umfasst, zerfällt in drei Classen, deren erste die zollpflichtigen, die zweite die zollfreien, die dritte jene Waaren anführt, welche mit einem Einfuhrverbote belegt sind. Unter den wichtigeren zollfreien Waaren sind zu erwähnen: Placate, Atlanten, gedruckte Bücher, Copirbücher, Schreibhefte, Broschüren, Baumwolle (alt, roh, gereinigt), Abfälle, Baumwollgarnabfälle, Flachs, Ziegen- und Kameelwolle, Jute, Hanf, Guano, Jutesäcke, Packmatten, Pflanzen, Bäume, Sträucher etc. zum Pflanzen, Reis, Sardinen getrocknet. Unter den Waaren, deren Einfuhr verboten ist, sind zu nennen: Verfälschte Droguen, Arzneien, Nahrungsmittel, alle Artikel zum Opiumrauchen sowie Opium selbst (ausser solchem, welches von der kaiserlichen Regierung zu medicinischen Zwecken eingeführt wird), Artikel, welche die Gesetzgebung des Reiches über Patente, Musterschutz oder geistiges Eigenthum verletzen.

Die allgemeinen Zölle bewegen sich zwischen 5 und 40 Percent vom Werthe, halten aber im Grossen und

7*

Ganzen bei 10—20 Percent, während freilich der alte Tarif überhaupt nicht über den Zollsatz von 5 Percent im Werthe hinausging. Vielen Ansätzen liegen finanzielle Motive zugrunde, anderen die Rücksicht auf den Schutz der eigenen Industrie. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Zollsätze für die Einfuhr von Baumwoll- und Seidenwaaren, Papier, Möbel, Matten, Thonwaaren etc. Den bisher abgeschlossenen Conventionalverträgen zufolge kommen für die wichtigeren Artikel unserer Ausfuhr nach Japan folgende Zollsätze in Betracht:

7 1/2 % für Commerzeisen und Bleche;

5 % für Schienen, Locomotiven, Personenwagen — Hopfen;

10 % für Wollwaaren, Ganzseiden-Atlas, Halbseiden-Atlas Leinenzwirn und Leinenwaaren, Türkischrothgarn und Baumwollgewebe, raffinirten Zucker, Wein, Kerzen, Hüte, Pendeluhren, Parfumerien.

Marken- und Musterschutz.

Durch eine besondere Bestimmung des Handelsvertrages wird endlich die wechselseitige Gleichstellung unserer Nationalen mit den Japanern in Bezug auf Erfindungen, Muster und Modelle, Handels- und Fabriksmarken, Firmen und Namen, unter der Voraussetzung, dass hiebei die gesetzlichen Vorschriften beobachtet werden, eingeräumt, sowie der Abschluss eines besonderen Uebereinkommens und der Beitritt Japans zur internationalen Pariser Union, betreffend den Schutz des industriellen Eigenthumes, vorbehalten.

Die Erlangung eines ausgiebigen Marken- und Musterschutzes in Japan zu Gunsten unserer Industrie war umso nothwendiger, als sich die Nachahmungen österreichischer Marken insbesondere in der Zündhölzchenindustrie mehrten und unserem diesbezüglichen Exporte nach China und Japan grossen Schaden zufügten.

Consularvertretung.

Unsere Consularvertretung beschränkt sich in Japan auf das k. u. k. effective Consulat in Yokohama, welches der k. u. k. Gesandtschaft in Tokio untergeordnet ist. In den übrigen früheren Vertragshäfen sind mit dem Schutze der österreichisch-ungarischen Interessen, ebenso wie in China, die daselbst residirenden königlich grossbritannischen Consuln beauftragt.

Post- und Telegraphenwesen.

Angeregt durch die europäischen Posten nahm die kaiserliche Regierung im Jahre 1870 die Umgestaltung des bisherigen staatlichen Courirdienstes in eine dem Publicum zugängliche, öffentliche Verkehrsanstalt vor, welche aber erst im Jahre 1872 eine ausgedehntere Organisation erhielt. Die japanische Post zeichnet sich durch einen ausgezeichnet sorgfältigen und raschen Dienst aus und

steht hierin keiner fremdländischen Postverwaltung nach. Da Japan der Welt-Postunion angehört, so werden Briefe und Postsendungen zwischen Japan und den fremden Ländern nach den für die Länder der Union vorgeschriebenen Tarifen befördert. Bemerkenswerth ist, dass die Beförderung der Briefe von wie nach Europa via Nordamerika erfolgt, da diese Route um circa 5 Tage kürzer als via Suez ist, und kommt auf dieser Route ebenso wie in China einmal in der Woche eine europäische Post an, ebenso oft geht auch eine solche ab. Briefe benöthigen zur Zurücklegung dieser Route ebenso wie zwischen China und Europa ungefähr einen Monat.

Fremde Postämter existiren in Japan nicht.

Die japanischen Postanstalten sind auch für den Verkehr von Postanweisungen, sowie für den Postsparcassadienst eingerichtet.

Die Anfänge der Telegraphen gehen auf das Jahr 1869, zurück, und lässt der Dienst der japanischen Telegraphenverwaltung, welche mit jener der Post vereinigt ist und der Controle des japanischen Verkehrsministeriums untersteht, wenig zu wünschen übrig. Wie in Europa, sind auch in Japan die Post- und Telegraphenämter in den einzelnen Ortschaften vereinigt. Telegramme werden in allen wichtigen europäischen Weltsprachen angenommen, und beträgt für den Bereich des japanischen Staatsgebietes die Taxe per Wort 5 Cents oder circa 7 kr. ö. W. Die Minimaltaxe für ein solches Telegramm beträgt 25 Cents oder circa 35 kr. ö. W. Telegramme in japanischen Schriftzeichen sind bedeutend billiger, und kosten 10 japanische Wortzeichen nur 15 Cents, d. i. 21 kr. ö. W., wobei die Adresse des Telegrammes überhaupt nicht bezahlt zu werden braucht. Mit Rücksicht hierauf ziehen die in Japan ansässigen fremden Kaufleute es vor, zumeist in japanischer Sprache zu telegraphiren. Zu bemerken ist, dass die japanische Umgangssprache viel leichter zu erlernen ist als die chinesische Sprache, und dass es kaum irgend einen Fremden in Japan gibt, welcher längere Zeit dort wohnt und nicht der japanischen Umgangssprache ziemlich mächtig wäre. Die meisten grösseren Inseln des japanischen Reiches sind durch submarine Kabeln miteinander verbunden. Die japanischen Telegraphen beschränken sich jedoch lediglich auf das japanische Staatsgebiet; den Verkehr mit China und Hongkong und damit die Verbindung mit Europa besorgen die bereits bei der Besprechung des Telegraphenwesens in China besprochenen zwei Gesellschaften, die dänische grosse

Nordische Telegraphengesellschaft und die englische Eeastern Extension Telegraph Co.

Durch Telephonlinien sind bereits die wichtigsten Städte, insbesondere Yokohama, Tokio und Kyoto verbunden.

Landwirthschaft.

Die wichtigste Rolle im japanischen Wirthschaftsleben spielt die Landwirthschaft, und zwar die Landwirthschaft im engeren Sinne, da Viehzucht und Viehhaltung daselbst nur eine ganz untergeordnete Bedeutung besitzen. Wie noch vor Kurzem von der Besteuerung zwei Drittel auf die Grundsteuer entfielen, wie die Ausfuhr zu zwei Dritteln aus landwirthschaftlichen Erzeugnissen bestand, so beschäftigt die Landwirthschaft auch die Mehrzahl der Bevölkerung. In Folge der grossen Uebervölkerung in den fruchtbareren Theilen des Reiches fehlen grössere und mittlere landwirthschaftliche Betriebe fast gänzlich. Die Bauerngüter sind gewöhnlich so klein, dass die Familie selbst dasselbe bewirthschaften kann und den Mitgliedern derselben noch hinlänglich Zeit übrig bleibt, sich mit der Verarbeitung der landwirthschaftlichen Producte, insbesondere von Seide, Indigo, Tabak etc., oder mit Jagd, Fischerei, Waldarbeit oder mit einer der vielen Hausindustrien, Weberei, Strohflechterei, Papiermacherei u. s. w., zu beschäftigen. Vielfach sind die Bauern gezwungen, ihre Zeit in solcher Weise nutzbar zu machen, da sie von dem Ertrage ihrer Landwirthschaft nicht leben können.

Unter den Feldfrüchten steht der Reis in erster Linie. Der japanische Reis ist jedem anderen an Geschmack überlegen und bildet in Japan das Hauptnahrungsmittel, namentlich der wohlhabenderen und städtischen Bevölkerung, während von der ärmeren Landbevölkerung Gerste, Weizen, Hirse, theils allein, theils mit Reis gemischt, genossen wird. Der japanische Bauer ist äusserst sorgfältig in der Bearbeitung seines Reisfeldes, welches den Mittelpunkt und die Existenzquelle des bäuerlichen Lebens daselbst bildet. Die Kenntniss des Reisbaues erbt sich seit Jahrhunderten vom Vater auf den Sohn fort, und die einzelnen Vorschriften, wie die Zubereitung des Feldes für die jungen Sprösslinge, die Berieselung des Feldes mit Wasser, die Ausjätung des Unkrautes etc., sind von altersher geregelt. Der Anbau dieser Feldfrucht ist selbstverständlich nur in den wärmeren, südlicheren Theilen des Reiches möglich. Dem Reis zunächst an Bedeutung stehen Gerste und Weizen, deren Cultur gleichmässig über das Land vertheilt ist. Wie schon erwähnt, dienen beide Getreidegattungen wesentlich als

Nahrungsmittel und Ersatz für Reis. Dazu kommen auch noch Hirse, Buchweizen, Mais sowie verschiedene Bohnengattungen. Der Consum von Bohnen in Japan ist bei weitem grösser als die einschlägige Production, und werden alljährlich grosse Mengen von Bohnen und Bohnenkuchen aus dem nordöstlichen China (Newchuang) und Korea importirt. Ausserordentlich gross ist der Reichthum des Mikadoreiches an Handelspflanzen, unter deren Producten Raps, Pflanzenwachs, Lack und Zuckerrohr zu erwähnen sind. Pflanzenwachs wird aus den Früchten eines besonderen Baumes gewonnen, welcher im südlichen Japan wächst. Nachdem die Früchte eine entsprechende Zeit gelagert sind, werden sie von den Stielen befreit, gedämpft, heiss gepresst und der ablaufende, rohe Talg noch dadurch raffinirt, indem man ihn einmal mit Holzaschen-Lauge und dann noch mit Wasser auskocht. Nach mehrmaligem Auskochen und Bleichen giesst man das Wachs in flache Schalen und lässt es darin zu Scheiben erkalten, in welcher Form es auch in den Handel kommt. Es dient hauptsächlich zur Kerzenfabrication und Verfälschung des echten Bienenwachses.

Die Wichtigkeit, welche für Japan die Lackgewinnung hat, braucht wohl nicht weiter betont werden. Der Lack wird als Harz aus der Rinde des sogenannten Lackbaumes gewonnen, in welche, ähnlich wie bei der Gewinnung des Harzes aus den Nadelbäumen, Einschnitte gemacht werden. Durch verschiedene Behandlungen, welche vielfach Geheimnisse der japanischen Gewerbetreibenden sind, durch Mischung mit mineralischen und anderen Farbstoffen erhält der Lack den Glanz und die verschiedenen Farben, welche den hohen Werth der japanischen Lacksachen ausmachen. Neben Zuckerrohr, welches sich auf den Süden des Landes beschränkt, machen die Japaner auch schon grosse Fortschritte in dem Anbaue des Rübenzuckers, der hauptsächlich auf Yeso betrieben wird. Zu den wichtigsten Handelspflanzen Japans gehört auch Thee, welcher fast im ganzen Lande gebaut wird, in den nördlichen und nordwestlichen bergigen Districten jedoch nur in unbedeutenden Mengen und sehr geringer Qualität. Zahlreich sind ferner die verschiedenen Flecht- und Faserstoffe, welche in Japan zu industriellen Zwecken gepflanzt werden. Vor Allem findet Stroh eine sehr ausgedehnte Verwendung zu Seilen, Säcken, Sandalen u. s. w., wie eine solche in Europa gänzlich unbekannt ist. So wird Getreide, Salz, Kalk u. A. stets in Strohsäcken transportirt. Binsen, aus welchen die in jedem

Hause den Fussboden bedeckenden Matten geflochten sind, werden in Weihern oder auch in nassen Feldern gezogen. Für die Landwirthschaft vieler Gegenden spielen auch die Pflanzen, welche den Bast zur Herstellung des zähen japanischen Papieres liefern, eine grosse Rolle. Hanf wurde in den älteren Zeiten Japans sehr viel zur Herstellung von Geweben verwendet, wie dies heute noch theilweise geschieht. Zur Entwicklung der Baumwollindustrie hat die zunehmende Pflanzung der Baumwolle im südlichen Theile des Reiches geführt, welcher gegenwärtig eine namhafte Bedeutung innewohnt. Diesen vorerwähnten Textilstoffen schliesst sich endlich die Seide an, deren wichtigste Districte nordwestlich von Tokio gelegen sind.

Wie schon erwähnt, spielt die Viehzucht in Japan eine sehr untergeordnete Rolle. Fleischgenuss ist auf die Bewohner der grossen Städte beschränkt und auch da nur theilweise in den höheren Classen verbreitet. Milch, Butter und Käse werden von den Japanern gänzlich verabscheut und werden diese landwirthschaftlichen Producte höchstens für den Bedarf der Fremden hergestellt.

Im Gegensatze zu China ist Japan noch im Besitze ausgedehnter Waldgebiete, welche in einzelnen Theilen des Reiches, insbesondere in den Centralgebirgen und auf Yeso, wenig zugängliche, von Menschenhänden fast noch unberührte Urwälder darstellen. Der zunehmenden Waldverwüstung sucht die Regierung durch strenge Handhabung moderner Forstgesetze nicht ohne Erfolg entgegenzutreten. Die Jagd steht in Japan Jedermann offen, welcher sich einen Jagdschein löst, welcher für einen berufsmässigen Jäger 1 Yen, für solche, welche zum Vergnügen jagen, 10 Yen kostet. Grundbesitzer haben kein Vorrecht. Schonzeiten für die einzelnen Arten von Wild gibt es nicht, sondern nur eine allgemeine Schonzeit vom 15. April bis 15. October. An Wild finden sich fast alle Arten europäischen Wildes, insbesondere auch Rehwild, im Innern Japans auch Bären und Wölfe. Eine sehr grosse Bedeutung für das wirthschaftliche Leben Japans nimmt die Fischerei ein, von welcher namentlich die Seefischerei mit Rücksicht auf die grosse Küstenentwicklung Japans sehr wichtig ist. Die Seefischerei liefert alljährlich grosse Mengen an Fischen für die Volksernährung, die theils frisch, theils gesalzen, theils getrocknet verzehrt werden. Ein grosser Theil der gefangenen Fische, namentlich Häringe und Sardinen, dient aber nicht der Ernährung, sondern der Thrangewinnung. Die Rückstände oder vielfach direct die getrockneten

Fische bilden den für die japanische Landwirthschaft sehr werthvollen Fischdünger. An der Küste wird ferner ein sehr erheblicher Muschelfang betrieben, zum Theil durch Taucher, sowohl der Schalen wie auch des Fleisches wegen, das frisch und getrocknet gegessen wird.

Gewerbe.

Wie in der Landwirthschaft tritt auch im Gewerbewesen Japans als wichtigstes Merkmal das Vorwiegen der Kleingewerbe hervor. Japan kann vielfach als ein Land der Krämer und Handwerker gelten. Unter der alten Ordnung der Dinge im Mikadoreiche hatte in der Regel nur der locale Markt eine besondere Bedeutung. Gewerbliche Production für einen grösseren Markt bestand nur in beschränktem Maasse und fand in Osaka ihren allgemeinen Verkehrs- und Austauschmarkt. Die Kunstweberei von Kyoto, seine Porzellanfabrication, die grosse Sakiindustrie jener Gegend waren lediglich lebensfähig gemacht durch den Markt in Osaka. Wo in anderen Gegenden besondere Gewerbszweige für grösseren Absatz arbeiteten, wie Porzellan, Töpferei, Papier, Kerzen, Matten etc., fand sich fast stets eine staatliche Organisation, welche die Production regelte, dem Producenten das Erträgniss zu festen Preisen abnahm und für den weiteren Vertrieb, namentlich auf dem Markt von Osaka sorgte. Aber auch wo solche Production für einen grösseren Markt stattfand, geschah sie durchwegs in kleinen Betrieben. Fast nie hatte der Weber mehr als zwei oder drei Webstühle. Hausindustrielle Organisation herrschte vor, indem die landesherrliche Regierung, die Lehensfürsten oder die den Absatz vermittelnden Kaufleute den Rohstoff oder Geld vorschossen. Mit der neuen Ordnung fiel die staatliche Regelung der Production und des Absatzes weg, im Uebrigen blieb jedoch die alte Organisation der Gewerbe bestehen. Als Vermittler zwischen dem kleinen hausindustriellen Meister und dem Markte trat an die Stelle des Beamten der Händler. Das Kunstgewerbe fand seine Stütze nicht mehr an hunderten kleiner Hofhaltungen der Lehensfürsten und Daymos, sondern an den Exporteuren.

Was die gegenwärtige Lage der Gewerbe in Japan anlangt, so ist die Trennung gewerblicher Thätigkeit von der der Bauern auf dem Lande noch nicht weit vorgeschritten. Vieles wird, wenn auch in geringerer Qualität, doch billiger im Hause für den eigenen Verbrauch hergestellt. Das Reisschälen geschieht ebenso innerhalb der Hauswirthschaft wie die Zubereitung von Rauchtabak, von Thee, Saki etc. Neben der Production zum eigenen Verbrauch spielt aber noch eine viel

grössere Rolle die gewerbliche Production als Nebenberuf. Es wurde schon bei Besprechung der japanischen Landwirthschaft darauf hingewiesen, wie sehr der japanische Bauer vielfach auf Nebenverdienst angewiesen ist, um bei der Kleinheit seiner Betriebe überhaupt bestehen zu können. Fast in jedem Bauernhause findet man den Webstuhl, an welchem die Frau, oft aber auch ganz junge Mädchen nicht nur den Hausbedarf herstellen, sondern auch für Lohn weben. Ueberhaupt findet sich gewerbliche Thätigkeit oft in solchem Umfange, dass man nur schwer entscheiden kann, ob man es mit einem Bauern oder einem Handwerker zu thun hat. In manchen Gegenden ist diese Entwicklung soweit gediehen, dass ein Gewerbe *der Gegend* ihr vorwiegendes Gepräge ebenso gibt wie anderen Landestheilen die Seidenzucht, so die Baumwollweberei am Nordrande der Ebene von Tokio, die Weberei von Baumwollflanellen im Bezirke Wakayama, die Porzellanmacherei in Kiushu, die Papiermacherei in verschiedenen Gegenden.

Neben einer sehr geringen Entwicklung der Arbeitstheilung auf dem flachen Lande findet sich in den grösseren Städten hingegen eine grosse Ausbildung derselben, deren Grenzen wie früher durch den Zwang der Obrigkeit und der gewerblichen Corporationen, so noch jetzt durch die Sitte festgehalten werden. So gliedern sich die Baugewerbe, die Metall-, die Lackindustrie, die Seidenweberei von Kyoto u. s. w. in eine ganze Reihe getrennter Handwerker. Damit hängt aber auch der individuelle Charakter und die hohe Vollkommenheit einzelner, insbesondere der japanischen Kunstindustrieerzeugnisse zusammen, welcher ihnen einen so grossen Reiz gibt. Es muss leider constatirt werden, dass das japanische Kunstgewerbe in diesem Jahrhunderte zurückgegangen ist, woran hauptsächlich die unruhigen Zeiten der Bürgerkriege, der schon erwähnte Wegfall der zahlreichen Hofhaltungen der kleinen Lehensfürsten, welche zumeist grosse Kunstmäcene waren, das Aussterben mancher Familien einst berühmter japanischer Bronze-, Lack- oder Cloisonnékünstler schuld waren, mit welchen auch manches Geheimniss der Herstellung dieser Arbeiten verschwand. Die japanische Regierung hat seit Wiederherstellung geordneter Zustände alles daran gesetzt, der Kunstindustrie zu Hilfe zu kommen, einen grossen Theil der sowohl noch im Lande selbst als auch im Auslande, insbesondere in London, Paris etc. befindlichen japanischen Kunstschätze zurückgekauft,

dieselben in grosse Museen vereinigt, wo sie als Muster und Modelle den Kunstgewerbetreibenden zur Verfügung stehen. Unter dem Einflusse dieser thatkräftigen Unterstützung der Regierung, nicht minder in Folge des steigenden Fremdenverkehres von Amerikanern, Engländern und anderen, welche Altjapan in zumehmender Anzahl besuchen und stets sehr bedeutende Einkäufe machen, haben sich thatsächlich die Kunstgewerbe, sowohl was Umfang derselben als auch was die Qualität der erzeugten Producte betrifft, in letzter Zeit namhaft gehoben.

Die Bedeutung der einzelnen Gewerbe ist entsprechend den abweichenden Volkssitten in Japan auch eine vielfach von den europäischen verschiedene. Eine Reihe von Gewerben, welche bei uns ihrer Zahl nach in erster Linie stehen, haben ganz oder theilweise gefehlt, bis die Fremden und die Annahme vieler westländischer Sitten und Einrichtungen durch die höheren Stände ihnen wenigstens in den grösseren Städten Eingang verschafften. Mannigfach fanden wir dafür wieder andere Handwerke daselbst in einer bei uns unbekannten Ausdehnung. So fehlte bisher in Japan der Maurer, denn alle Häuser waren aus Holz, es fehlte der Glaser, denn die Fenster der japanischen Häuser sind heute noch aus Papier. Ebenso hatte der Schlosser nur eine untergeordnete Bedeutung. Dagegen ist der Ciseleur, der die vielerlei kunstvollen metallenen Beschläge in den Gebäuden herstellt, zu nennen. Der Ziegelbrenner war nur für Dachziegel nöthig, und auch diese fanden nur beschränkte Verwendung. Die Möbeltischlerei war verhältnissmässig unbedeutend, an ihre Stelle traten die Gewerbe des Mattenflechters, dessen Erzeugnisse die Fussböden fast aller Wohnräume der Häuser bedecken, auf welche sich selbst die Vornehmsten niederkauern. Bei dem einfachen Schnitt gewöhnlicher japanischer Kleider hat der Schneider entfernt nicht jene Wichtigkeit wie in Europa, ebensowenig der Schuhmacher, welcher durch die zahlreichen Erzeuger von Stroh- und Holzsandalen ersetzt wird. Unter dem Einflusse der zunehmenden Erschliessung und Civilisation Japans drangen nun allerdings auch unsere Handwerke ein. In Tokio sowie den Vertragshäfen gibt es allenthalben Bäcker, Fleischer, Maurer und Glaser. Der Uhrmacher, der Photograph, der Schuhmacher, selbst der europäische Schneider haben auch unter den japanischen Gewerbsleuten Verbreitung gefunden, welche im Wetteifer mit ihren fremden Berufsgenossen diese Gewerbe betreiben

und es hierin schon zu grosser Leistungsfähigkeit gebracht haben.

Industrie.

Der culturelle Fortschritt, welchen das Mikadoreich in den letzten Jahrzehnten erreicht hat, drückt sich am besten in der grossartigen Entwicklung seiner Industrie aus. Wie schon erwähnt, waren Grossbetriebe in den Gewerben Japans noch vor der politischen Umgestaltung des Reiches fast unbekannt. Eine Aenderung hierin rief zunächst die Regierung hervor, welche zuerst die Einrichtung von Fabriken nach europäischem Muster, mit eingeführten Maschinen und fremden Angestellten unternahm. Es handelte sich hiebei um zweierlei Dinge. Einmal um Unternehmungen, welche eng mit den directen Zwecken der Staatsverwaltung zusammenhingen, um die Waffen- und Pulverfabrication, um die Errichtung von Werften für die Marine, Bekleidung der Armee, Werkstätten für die Eisenbahnen, Münzen, Staatsdruckerei zur Herstellung von Papiergeld, Post- und Stempelzeichen u. s. w. Dass einzelne dieser Anstalten allmälig einen recht umfangreichen Charakter erhielten, ergab sich aus der Nothwendigkeit, vielen Nebenbedarf, welchen die Industrie des Landes noch nicht bot, gleichfalls herzustellen. Die Regierung verfolgte aber noch einen anderen Zweck: nämlich die Schaffung von industriellen Unternehmungen überhaupt, um vom Auslande unabhängig zu werden und die Productionskraft des Landes selbst zu erhöhen. So unternahm die Regierung die Einrichtung mannigfacher Industriezweige, insbesondere von Gerbereien, Baumwollspinnereien, Seidenfilanden, Papier-, Glas-, Cementfabriken u. s. w. Dass diese Experimente, entfernt von den Consumenten, vielfach ohne entsprechende Verkehrsmittel zum Absatze ihrer Erzeugnisse, vielfach wenig glücklich verliefen, darf nicht Wunder nehmen. Doch wenn auch diese Staatsunternehmungen grosse Summen Geldes als Anlagekosten verschlangen und oft nicht einmal die Betriebskosten deckten, die Regierung schliesslich sich gezwungen sah, sich von diesen Unternehmungen zurückzuziehen, so erreichte die japanische Staatsverwaltung doch ihren Zweck, jenen der Einführung westländischer Industrien in Japan. Durch die Staatsbetriebe waren Arbeitskräfte herangebildet worden, die Bevölkerung mit dem Betriebe von Industrien vertraut gemacht worden, und als die Regierung sich dieser Betriebe entledigte, fanden sich bereits einheimische Privatunternehmer, welche dieselben ankauften und dadurch den Grund zu einem capitalskräftigen, thätigen Unternehmerstand in Japan legten. Viele der von der Staatsverwaltung mühsam ein-

geführten, anfangs so schwächlichen Pflänzchen schlugen recht feste Wurzeln, und bald konnten dieselben nicht nur der staatlichen Beihilfe entbehren, sondern ihre Zahl vermehrte sich auch in rascher Weise. Alljährlich gingen junge Japaner, theils auf Staatskosten, theils auf Kosten privater Unternehmungen, in die Industrieländer Europas und Amerikas, um daselbst an technischen Hochschulen, Gewerbeschulen und ähnlichen Anstalten mit seltenem Fleisse dem Studium der westländischen Fortschritte auf dem Gebiete der Technik zu obliegen und reich an diesbezüglichen Kenntnissen in ihre Heimat zurückzukehren, um sie daselbst praktisch zu verwerthen. Da mittlerweile auch in Japan selbst technische Hochschulen und Gewerbeschulen ins Leben gerufen worden waren, so emancipirt sich das Land immer mehr von der Beihilfe der fremden Techniker und vermindert sich die Zahl der in den japanischen Industriebetrieben benöthigten fremden Angestellten. Dank den günstigen Productionsverhältnissen, nicht minder in Folge der vortheilhaften Nähe reicher Absatzgebiete, wie China, Korea, die Philippinen etc., woselbst japanischer Handel und japanische Schiffahrt enorme Fortschritte machten, wurde die japanische Industrie bald in die Lage versetzt, zahlreiche Artikel, welche bisher nur die westländische Industrie nach Ostasien lieferte, herzustellen und erfolgreicher mit denselben daselbst in Wettbewerb zu treten. In ausserordentlicher Weise wurde diese Entwicklung der japanischen Industrie auch begünstigt durch die Reform des Währungswesens, welche noch später besprochen werden wird. Freilich war dies Alles mit ausserordentlichen Kosten verbunden; die rasche Gründung von zahlreichen Industrien, wozu auch der Bau von Eisenbahnen hinzukam, verzehrte Unsummen Geldes und droht das einheimische Capital zu erschöpfen, weshalb Japan diesbezüglich in zunehmendem Maasse an die ausländischen Finanzkräfte appelliren muss.

Was die einzelnen Industriezweige anlangt, welche in Japan zu besonders namhafter Entwicklung gediehen sind, so sei vor Allem jener gedacht, welche mit der Verarbeitung der Seide sich beschäftigen. Die Errichtung einer staatlichen Seidenfilande erzielte vom Anfange an in Japan grosse Erfolge und gab den Anstoss zur Gründung zahlreicher, meist privater Seidenfilanden, da es den Seidenzüchtern bald klar wurde, wieviel höhere Erträgnisse sich aus einer rationellen, modernen Verarbeitung der Seide erzielen lassen gegenüber der alten Handhaspelei.

Dabei versäumten jedoch die Seidenzüchter nicht, der Veredlung der Cocons, sowie der Cultur des Maulbeer-

baumes alle Aufmerksamkeit zuzuwenden, so zwar, dass im Gegensatze zu China die vermehrte Seidenproduction auch keinen nachtheiligen Einfluss auf die Qualität der Seide nach sich zog. Die zahlreichsten und grössten Seidenfilanden befinden sich in Nagano, Gifu und Yamanashi in Centraljapan. An Bedeutung zunächst steht die Baumwollindustrie, welche nicht nur durch Baumwollspinnereien, sondern auch durch Webereien und Appreturanstalten in Japan vertreten ist. Japan besass im abgelaufenen Jahre ca. 1,230.000 Spindeln, welche pro Jahr 96 Millionen *kg* Baumwollgarn erzeugen. Das Centrum der japanischen Baumwollindustrie ist Osaka, mit Rücksicht auf seine zahlreichen Baumwollspinnereien vielfach das Manchester Japans genannt. Wichtig für Japan ist auch die Erzeugung von gemischten Stoffen, d. h. solcher aus Seide und Baumwolle gemischt, für welche insbesondere Kyoto, die alte Hauptstadt Japans, in Betracht kommt. Der zunehmende Gebrauch europäischer Kleider und europäischer Wollenstoffe für japanische Kleider (insbesondere Flanelle, Musseline) hat naturgemäss den Verbrauch der Seide beschränkt, doch da sich die japanische Industrie auch erfolgreich mit der Herstellung dieser Stoffe beschäftigt, so ist dadurch ein Ersatz geschaffen worden. Bei der Bauart und Einrichtung des japanischen Hauses nehmen die dicken, mit Binsengeflecht überzogenen Matten einen wichtigen Platz ein, welche gleichfalls schon in grossen Fabriken hergestellt werden. Dasselbe gilt hinsichtlich von Papier, wovon nicht nur das eigentliche japanische, ungeleimte, sondern auch das europäische, geleimte Druck- und Schreibpapier erzeugt wird. Die grössten, vollkommen modern eingerichteten Papierfabriken befinden sich in Tokio und Osaka, und exportiren dieselben bereits zunehmende Mengen europäischen Papiers nach den chinesischen Vertragshäfen, Hongkong, Wladiwostok und anderen Plätzen Ostasiens. Die keramische Industrie zeigt gleichfalls die Tendenz, von den früheren kleineren Betrieben zu Grossbetrieben überzugehen, und liefert neben dem eigentlichen japanischen Porzellan auch Gebrauchsgeschirre nach fremdländischer Art, daneben auch alle einschlägigen Bedarfsartikel der Bauindustrie, wie Ziegel, Kunststeine, Röhren etc. Der grossartigen Erzeugung von Zündhölzchen in Japan wurde bereits an anderer Stelle gedacht; hinzuzufügen ist, dass die japanische Regierung überhaupt nur die Fabrication von sogenannten schwedischen Zündhölzchen gestattet, dass sich dieselben nicht so sehr in

Folge ihrer Qualität, wohl aber in Folge ihres billigen Preises nahezu den gesammten Absatzmarkt in Ostasien erobert haben und japanische Zündhölzchen bis nach Ostindien, selbst Egypten exportirt werden. Eine grosse Bedeutung besitzt in Japan auch die Fabrication alkoholischer Getränke, unter welchen Saki und Bier die wichtigsten sind. Der Saki, der aus Reis bereitete Branntwein, ersetzt dem Japaner sowohl wie dem Chinesen den Wein und wird hauptsächlich in den Bezirken von Kobe und Osaka fabricirt. Die Production von Bier im Mikadoreiche gehört erst der jüngsten Zeit an, und wurde dieselbe zumeist durch deutsche Braumeister eingerichtet. In Folge dessen wird das japanische Bier auch nach deutscher, vielfach auch nach Pilsener und Münchener Art gebraut. Die Rohmaterialien, Hopfen und Malz, werden zumeist aus Deutschland und Oesterreich bezogen.

Es würde zu weit führen, an dieser Stelle alle die verschiedenen Zweige zu erwähnen, in welchen sich bereits die japanische Industrie bethätigt; hervorzuheben ist, dass es überhaupt kaum mehr einen gibt, dessen sich dieselbe nicht schon bemächtigt hat und mit Erfolg dem einschlägigen, fremdländischen Importe Concurrenz bereitet. Seifenfabriken, Glasfabriken, insbesondere solche für die Erzeugung von Lampencylindern, wechseln mit solchen zur Herstellung von Uhren, Musikinstrumenten, selbst Clavieren, ab, und mit Staunen bewundert der Fremde die Leistungsfähigkeit und Mannigfaltigkeit der japanischen Industrie auf den zahlreichen Industrieausstellungen, welche alljährlich in den einzelnen Städten Japans veranstaltet werden. Die zunehmende Bedeutung der Industrie in Japan erhellt auch daraus, dass von den daselbst erzeugten Artikeln im abgelaufenen Jahre circa 78 Percent exportirt wurden, während die analoge Ziffer vor 10 Jahren erst 66 Percent betrug.

So billig die Arbeitslöhne in Japan sind, so sind sie doch höher, als vielfach in Europa geglaubt wird. So beträgt in Tokio der tägliche Lohn eines Handarbeiters ca. 45 kr., eines Ziegelarbeiters ca. 85 kr., eines Maurers ca. 90 kr.; die Löhne im Lande sind freilich nicht unerheblich billiger. Sehr schlecht bezahlt sind noch die Arbeiter in den Spinnereien, nämlich 35 kr. für männliche, 30 kr. für weibliche Arbeiter. Gleichwohl sind auch diese Löhne im Steigen begriffen.

Die vielfach gehegte Befürchtung, dass Japan mit seinen billigen Arbeitskräften Europa in der industriellen Entwicklung den Rang ablaufen wird, ist vielfach über-

trieben, da man ausser Acht lässt, dass der japanische Arbeiter ähnlich wie der Chinese viel weniger Tagewerk leistet und nicht so ausdauernd ist als sein europäischer oder insbesondere der englische oder deutsche Berufsgenosse. Je tüchtiger und leistungsfähiger der japanische Arbeiter wird, je mehr er durch den Weltverkehr moderne Bedürfnisse kennen lernt, desto höher werden auch seine Lebens- und Lohnansprüche werden, eine Thatsache, die in den japanischen Städten schon zusehends zu Tage tritt. Die Gefährlichkeit der japanischen Concurrenz für die Industrien Europas auf den ostasiatischen Absatzmärkten liegt daher nicht so sehr in der Billigkeit der Arbeitskräfte, die ja allmälig immer mehr und mehr der Höhe der europäischen sich nähert, als vielmehr in der günstigen Lage Japans und den dadurch verringerten Transportkosten nach China, Korea und den übrigen Absatzmärkten, nicht minder in der Stamm- und Charakterverwandtschaft der Japaner mit den Chinesen, wodurch die Handelsbeziehungen zwischen ersteren und letzteren sich viel leichter entwickeln als zwischen letzteren und anderen Fremden.

Bergbau.

Die einstigen Vorstellungen von den ungeheuren Mineralschätzen des japanischen Inselreiches haben sich in Folge der zahlreichen Untersuchungen fremder Ingenieure als übertrieben herausgestellt und beschränken sich lediglich auf reichliches Vorkommen von Kupfer, Kohle und Schwefel, in welchen Mineralien Japan auch einen namhaften Export zu verzeichnen hat. Unter der alten Ordnung waren die wichtigeren Bergwerke in den Händen der Shogune und der einzelnen Feudalfürsten. Dieselben hatten schon begonnen, fremde Ingenieure zur Hebung des Bergbaues heranzuziehen. Die neue Regierung setzte dies fort, verkaufte jedoch die meisten Bergwerke an Private. Rechtlich steht Japan heute noch auf dem Standpunkte des Bergregalien, und alle Bergwerke sind Eigenthum des Staates, welcher deren Ausbeutung nur Privaten überlassen hat. Unter den Grubenbesitzern befinden sich einzelne grosse Montanindustrielle, wie Onasaki und Furukawa, welchen die ergiebigsten Kupferminen sowie die grosse Raffinerieanstalt in Tokio gehören. Neben den grossen Bergwerken bestehen in Japan noch zahlreiche, kleine Betriebe primitivster Art, in welchen vielfach nicht einmal das ganze Jahr hindurch gearbeitet wird, sondern nur in den Zeiten, wenn die Bauern sonst wenig beschäftigt sind. Wie man es hier mit Bergarbeitern zu thun hat, welche eigentlich nur Bauern und nur nebenher auch Bergleute sind, so scheint die Arbeiterfrage

überhaupt die grösste Schwierigkeit für das Gedeihen des japanischen Bergwesens zu sein. Ein gelernter Bergmannsstand mit festen Sitten und Traditionen fehlt fast gänzlich, und nur umsomehr macht sich auch der Mangel an gelernten Arbeitern, an Steigern und Bergingenieuren geltend. Der Bergmann gehört in Japan zu den schlecht bezahltesten Arbeitern, und steht der Durchschnittslohn des Bergarbeiters gewöhnlich jenem eines Tagwerkers im betreffenden Bezirk nach.

Die grösste Bedeutung für die Industrie und den Handel des Mikadoreiches besitzt dessen Kohlenreichthum, wovon circa neun Zehntel der Ausbeute allein auf den nordwestlichen Theil der Insel Kiushu mit den Stapelplätzen Mogi an der Meerenge von Shimonoseki und Nagasaki entfallen. Die japanische Kohle ist eine Steinkohle mit grosser Rauchentwicklung; ungeachtet ihrer geringen Qualität findet sie doch wegen ihres billigen Preises in der Industrie und Schiffahrt Ostasiens steigenden Verbrauch. Dieser Umstand, sowie die Erschöpfung einzelner Kohlengruben haben in den letzten Jahren zu einer namhaften Erhöhung der japanischen Kohlenpreise geführt.

Hinsichtlich Kupfers ist Japan wegen seines grossen Reichthumes an diesem Mineral zu der hervorragendsten Stelle auf dem internationalen Kupfermarkte gelangt, und betrug die Ausfuhr von Kupfer aus Yokohama, dem wichtigsten Verschiffungshafen für dieses Mineral, im abgelaufenen Jahre ca. 7555 *t* im Werthe von mehr als 3 Millionen Gulden österreichischer Währung. Die grössten Kupferminen sind jene schon oben genannten von Ashio, welche jährlich allein gegen 4000 *t* liefern. Andere wichtige Kupfergruben befinden sich bei Akita und Niigata, ferner im Süden bei Jyo. Schwefel kommt zu drei Fünfteln aus dem Hokkaido, ausserdem aus dem Süden der Insel Kiushu, und belief sich die Ausfuhr von japanischem Schwefel aus Yokohama im Vorjahre insgesammt auf 3573 *t* im Werthe von mehr als 140.000 fl. ö. W. In neuerer Zeit lenkte auch das Vorkommen von Erdöl bei Niigata sowie im Norden Japans die Aufmerksamkeit auf sich, die Qualität und Quantität des gewonnenen Petroleums erwies sich jedoch bisher als zu gering, als dass sich eine bedeutendere Gewinnung und Industrie darin hätte entwickeln können.

Eisen findet sich allenthalben in Japan, doch in geringen Mengen, und ungeachtet aller Anstrengungen der japanischen Regierung, kam bisher eine bedeutende Eisenproduction im eigenen Lande nicht zu Stande.

8

Dieser Uebelstand zwingt die Industrie, ihren steigenden Bedarf an Roheisen und Eisenwaaren, nicht minder Stahl, aus Europa und Amerika zu beziehen. Der Umstand, dass in China reiche Eisenerzlager vorhanden sind, welche noch der Ausbeute harren, hat japanische Unternehmer veranlasst, dort die fehlenden Quantitäten Eisenerze für die japanische Industrie zu suchen, und soll in jüngster Zeit ein diesbezügliches Abkommen zwischen den japanischen Unternehmern und dem Vicekönig Chan-Chan-Tung in Wuchang zu Stande gekommen sein, wonach die in der Provinz Hupeh gelegenen Eisenerzlager an ein japanisches Syndicat verpachtet und die daselbst gewonnenen Eisenerze nach Japan exportirt werden sollen. In geringem Maasse kommt auch die Gewinnung von Silber, Blei, Antimon und Zinn in Betracht, welche bei weitem nicht den inländischen Bedarf deckt.

Eisenbahnen.

Im Jahre 1872 wurde die erste Eisenbahn Japans zwischen Yokohama und Tokio, einer Strecke von ca. 20 *km*, zum ungemessenen Erstaunen der einheimischen Bevölkerung eröffnet. Seitdem hat sich das japanische Eisenbahnnetz ungemein vergrössert und beläuft sich gegenwärtig auf mehr als 4000 *km*. Nicht nur die wichtigsten Städte sind durch Schienenstränge verbunden und selbst strategische Eisenbahnen erbaut, sondern private Unternehmungen haben in jüngster Zeit selbst die Anlage von Localbahnen unternommen, welche ausschliesslich zur Förderung der wirthschaftlichen Verhältnisse, der Bodenproduction und der Industrien, zur Hebung des Fremdenverkehres einzelner Bezirke etc. dienen. Daneben existiren zahlreiche Dampftramways sowie einzelne elektrische Tramways, unter welchen insbesondere jene der alten Hauptstadt Kyoto zu erwähnen ist. Die Betriebskraft für diese elektrische Tramway liefert das Gefälle des Ausflusses aus dem benachbarten Biwasee, welcher auch diese Stadt mit elektrischem Lichte versorgt! Die wichtigste Eisenbahnlinie ist jene, welche die gesammte Hauptinsel, bei Aomori im Norden angefangen, gegenüber Hakodate nach Süden durchzieht, die sogenannte japanische Nordbahn, welche im Süden in der Hauptstadt Tokio endigt. Zweigbahnen führen von dieser Linie theils westlich in die Hochgebirge Centraljapans, insbesondere nach der berühmten Sommerfrische Nikko, welche auch durch ihre grossartigen Tempel bekannt ist, theils östlich an die Meeresküste. In Tokio schliesst sich die grosse Tokkaido-Eisenbahn an, welche durch die sogenannte Gürtelbahn von Tokio mit der vorgenannten Nordbahn verbunden ist. Die

Tokkaido-Eisenbahn folgt dem Zuge der alten Tokkaido-Landstrasse längs der Südküste, und führt über Nagoya, längs der Südufer des Biwasees nach Kioto, Osaka und Kobe, stellt somit die directe Verbindungslinie zwischen den wichtigsten Häfen und Industrieplätzen und der Hauptstadt Tokio her. Die Eisenbahnlinie Kobe—Tokio besitzt eine Länge von 605 *km* und entspricht somit ungefähr der Strecke Wien—Krakau—Jaroslau. Die Strecke Kobe—Tokio legen die directen Personenzüge in ca. 17 Stunden zurück. Von Kobe westlich setzt sich die Bahnlinie längs der Nordufer der Inlandsee fort und dürfte im nächsten Jahre bis in die westlichste Spitze der Hauptinsel, der Meerenge von Shimonoseki, vollendet sein. Jenseits der Meerenge, bei der Station Mogi, endigt die Linie der Kiushu-Eisenbahnen, welche, die reichsten Kohlendistricte der Insel Kiushu durchziehend, ihren südwestlichen Endpunkt in Nagasaki hat. Die japanische Regierung hat wiederholt das Project der Erbauung einer Eisenbahn- und Strassenbrücke über die nur ungefähr $1 \frac{1}{2}$ *km* breite Meeresenge bei Shimonoseki ins Auge gefasst, um eine directe Verbindung der beiden Eisenbahnlinien herzustellen. In Folge der namhaften Kosten wurde jedoch vorläufig von der Ausführung dieses Projectes abgesehen und die Anlage eines Eisenbahntrajectes auf dieser Strecke beschlossen. Nach Herstellung derselben sowie der noch im Bau begriffenen Eisenbahnstrecken zwischen Shimonoseki und Kobe, wird es möglich sein, von Nagasaki im Südwesten quer durch die Insel Kiushu und die Insel Hondo bis in die Nordspitze derselben bei Aomori, vis-à-vis von Hakodate, zu gelangen. Die Verbindung zwischen der Pacificküste der Insel Hondo einerseits und der dem asiatischen Festlande zugekehrten Westküste andererseits stellen zwei Eisenbahnlinien her, von denen die eine nördlich vom Biwasee von der Tokkaidoeisenbahn abzweigend nach Tauruga, die andere von Takasaki nach Naotsu führt. Letztere übersetzt das durch die gesammte Insel von Norden nach Südwesten durchziehende Centralgebirge in einer Höhe von mehr als 1000 *m* und ist reich an Kunstbauten, Viaducten und Tunnels. In Folge der grossen Steigungen ist diese Bahnlinie, deren Erbauung in Folge der technischen Hindernisse zu den schwierigsten in Japan zählt, auch mit einer dritten, mittleren Zahnschiene nach dem System der Abt'schen Adhäsionsbahnen eingerichtet. Gegenwärtig ist die japanische Regierung beschäftigt, noch längs der Westküste der Hauptinsel von der Nordspitze derselben

bis nach Shimonoseki eine Eisenbahnlinie zu bauen, welche theilweise auch schon fertiggestellt ist. Mit Ausnahme einzelner Strecken auf der Tokkaido-Eisenbahn sind die japanischen Bahnen fast ausschliesslich eingeleisig, alle Bahnen auch schmalspurig. Nichtsdestoweniger sind die Waggons sehr bequem eingerichtet, so wie bei uns in drei Classen eingetheilt und den in England gebräuchlichen Waggontypen ähnlich. Schlaf- und Speisewaggons gibt es leider noch nicht auf den japanischen Bahnen, ein Uebelstand, der insbesondere von dem Europäer empfunden wird, welcher von Kobe per Eisenbahn nach Yokohama fährt. Da es auch auf den Stationen keine europäischen Restaurationen gibt, so ist man gezwungen, sich vom Anfangspunkte der Fahrt für die Dauer derselben mit Lebensmitteln und Getränken zu versehen. Ebensowenig gibt es auch Schnellzüge, ein Umstand, welcher wohl auf die schmale Spur und den nur leichten Unterbau der einzelnen Bahnlinien zurückzuführen ist.

Die Fahrpreise betragen in der dritten Classe per *km* ungefähr 2 kr., der zweiten Classe 4 kr., in der ersten Classe 6 kr. Bemerkenswerth ist, dass der Japaner leidenschaftlich gerne reist, in Folge dessen die Züge, wenigstens auf den Hauptbahnen, fast immer „gestopft voll“ sind. Die den grossen Städten, wie Kobe, Osaka, Yokohama und Tokio, zunächst gelegenen Eisenbahnstrecken weisen einen ausserordentlich lebhaften Localverkehr auf, da zahlreiche Familien wenigstens während des Sommers auf dem Lande wohnen und die Familienglieder, welche in der Stadt beschäftigt sind, alltäglich mit der Eisenbahn in die Stadt und retour fahren.

Die Rentabilität der japanischen Eisenbahn ist unter diesen Umständen vielfach eine sehr hohe, und gibt es solche, welche sich mit 12 bis 15 Percent Gewinn verzinsen. Obwohl die meisten Eisenbahnen als Privatbahnen gebaut, sind die wichtigeren Linien derselben seitdem in Staatsbesitz oder wenigstens in Staatsbetrieb übergegangen. An dem Baue von Eisenbahnen ist in zunehmendem Maasse auch englisches und amerikanisches Capital betheiligt.

Das Material zum Baue der Eisenbahnen wurde bis in die jüngste Zeit aus dem Auslande, insbesondere aus England, Amerika und Deutschland, bezogen. Nunmehr verfügen die japanischen Staatsbahnen über grossartig eingerichtete Locomotiv- und Waggonbauanstalten sowie Reparaturswerkstätten, in welchen bereits ein Theil des Bedarfes hergestellt wird. Schliesslich ist noch zu bemerken, dass der Betrieb und in zunehmendem Maasse

auch der Bau von Eisenbahnen ausschliesslich durch Japaner in zufriedenstellender Weise besorgt wird und die Zahl der in Japan beschäftigten fremdländischen Techniker sich stetig verringert.

Schiffahrt.

Von besonderer Bedeutung ist für Japan in Folge dessen insulärer Lage die Schiffahrt. Als der Zusammenbruch der Shogunatherrschaft erfolgte, bestand die ganze japanische Handelsflotte aus einigen kleinen, von Fremden gekauften Dampfern und aus japanischen Dschunken. Und jetzt nach dreissig Jahren verfügt Japan über eine stattliche Flotte von grossen, mit allen Fortschritten der Neuzeit ausgerüsteten Dampfschiffen, die mit japanischen Seeleuten bemannt und grösstentheils auch schon von japanischen Capitänen befehligt sind.

Herrscht den Zahlen nach noch immer das schwerfällige, einheimische, an die Küste gebundene Fahrzeug, die Dschunke, vor, so dominirt in der Schiffahrt doch der Dampfer, auf welchen insbesondere der gesammte Passagierverkehr übergegangen ist. Durch die namhafte Kriegsentschädigung war die japanische Regierung in die Lage versetzt, den Schiffahrtsgesellschaften unter japanischer Flagge sowie allen auf einheimischen Werften gebauten Schiffen namhafte Subventionen und Begünstigungen zu Theil werden zu lassen, wodurch es denselben ermöglicht wurde, mit Erfolg gegen die fremdländischen Schiffahrtsgesellschaften zu concurriren. Die bedeutendste japanische Schiffahrtsgesellschaft ist die schon gelegentlich der Schiffahrtsverhältnisse Chinas erwähnte „Nippon Yushen Kaisha", welche, im Jahre 1885 aus der Fusion mehrerer kleinerer japanischer Gesellschaften entstanden, heute zu den grössten Schiffahrtsgesellschaften der ganzen Welt überhaupt gezählt werden muss. Im Jahre 1898 allein fügte diese Gesellschaft ihrem Schiffsparke 6 neue, in England gebaute Dampfer mit einem gesammten Tonnengehalte von 34.724 *t* hinzu; neben regelmässigen Linien an den Küsten der japanischen Inseln unterhält diese Gesellschaft wöchentliche Linien nach Shanghai, Tientsin, nach den Häfen Koreas und nach Wladiwostok sowie nach Hongkong. Ausserdem betreibt sie eine regelmässige Linie nach Europa, London und Antwerpen, wofür sie auf die Dauer von zehn Jahren seitens der japanischen Regierung eine Subvention von circa drei Millionen Gulden österreichischer Währung erhält und 12 modern eingerichtete Personendampfer mit einem gesammten Tonnengehalte von 73.623 *t* besitzt. Desgleichen besorgt die „Nippon Yushen Kaisha" eine vierzehntägige Linie zwischen Yokohama und der Westküste

Nordamerikas, für welche sie 6 Dampfer mit einem durchschnittlichen Tonnengehalte von je 3000 *t* in Verkehr gesetzt hat und eine jährliche Subvention von circa 1 Million Gulden österreichischer Währung seitens der Regierung empfängt. Im Jahre 1898 eröffnete die Toyo Kishen Kaisha (Eastern Steamschip Co.) eine zweite Linie unter japanischer Flagge nach Nordamerika mit drei neuen Dampfern von je 3000 *t*, wofür sie gleichfalls eine Subvention von mehr als 1 Million Gulden österreichischer Währung empfängt. Auf dem Wege zwischen Amerika und dem asiatischen Festlande gelegen, kommen die japanischen Häfen auch als Zwischenstationen für alle auf dieser Route verkehrenden Dampfer in Betracht, wodurch sich auch der Antheil fremder Dampfer an der Schiffahrt Japans wesentlich erhöht. Der wichtigste Seehafen Japans ist Yokohama, ihm an Bedeutung zunächst stehen Kobe, Nagasaki und Hakodate. Im abgelaufenen Jahre kamen im Hafen von Yokohama 767 Handelsdampfer mit insgesammt 1,631.614 *t* und nur 62 Segelschiffe mit einem Tonnengehalte von 84.337 *t* an, gegen 647 Dampfer mit 1,369.573 *t*, beziehungsweise 59 Segelschiffe mit 74.215 *t*. Dschunken und sonstige Fahrzeuge einheimischer Bauart sind selbstverständlich auch in dieser statistischen Zusammenstellung nicht inbegriffen. Davon gehörten 406 Dampfer mit 903.490 *t* der britischen Flagge, 181 Dampfer mit 359.247 *t* der japanischen Flagge, 81 Dampfer mit 168.119 *t* der deutschen Flagge, 26 Dampfer mit 65.110 *t* der Flagge der Vereinigten Staaten von Amerika, 27 Dampfer mit 58.539 *t* Frankreich, 24 Dampfer mit 33.868 *t* Hawai, 6 Dampfer endlich mit 15.151 *t* unserer vaterländischen Schiffahrt an.

Ebenso wie in China, übertrifft auch in Japan die englische Schiffahrt jene des eigenen Landes daselbst, an zweiter Stelle steht die japanische Flagge, an dritter Stelle Deutschland, sodann folgen der Bedeutung nach die Schiffahrt der Vereinigten Staaten, Frankreichs, Schweden-Norwegens, Hawais und endlich Oesterreich-Ungarns. Die Schiffahrt aller vorgenannten Staaten liess im Jahre 1898 eine Zunahme erkennen, insbesondere vermehrte sich jene Japans um 38 Percent, jene Deutschlands um 27 Percent, jene Schweden-Norwegens um 19 Percent, jene Grossbritanniens endlich um 13 Percent. Bemerkenswerth ist in dieser Zusammenstellung die rasche Entwicklung, welcher sich die deutsche Schiffahrt auch in Japan erfreut. Die wichtigste deutsche Schiffahrtsgesellschaft für den Personenverkehr ist auch

in Japan der Norddeutsche Lloyd, welcher eine Zweiglinie von Yokohama nach Hongkong unterhält, woselbst dieselbe an die dreiwöchentliche grosse Schnelllinie Bremen—Genua—Shanghai derselben Linie anschliesst. Die Schiffahrt unter französischer Flagge beschränkt sich auf die Dampfer der Messageries Maritimes, deren ostasiatische Schnelllinie ihren Endpunkt in Yokohama hat.

Für die vaterländische Schiffahrt kommt Yokohama erst seit vorigem Jahre in Betracht, da seitdem jeden zweiten Monat die Dampfer der indo-chinesischen Linie nicht mehr Shanghai berühren, sondern direct von Hongkong nach Yokohama und von dort via Kobe wieder nach Hongkong zurückkehren und ihre Heimreise nach Triest fortsetzen. Obwohl es als ein namhafter Fortschritt begrüsst werden muss, dass der bedeutendste Hafen Japans überhaupt von Schiffen des Oesterreichischen Lloyds angelaufen wird, so kann jedoch der Dienst derselben, wonach sie nur jeden zweiten Monat mit Vernachlässigung des wichtigsten Hafens Chinas nach Yohohama kommen, als befriedigend nicht angesehen werden, und könnte der Oesterreichische Lloyd auf sichere Kunden und Frachtmengen erst dann rechnen, wenn er zumindest einmal im Monate Yokohama anliefe und zu diesem Zwecke auch schnellere Dampfer in Betrieb setzen würde.

Was die Schiffsfrachten in den wichtigsten Relationen anlangt, so betrugen dieselben für Rohseide, den wichtigsten Ausfuhrartikel Japans, im Jahre 1898 von Yokohama nach London, Marseille, Genua, Havre, Antwerpen, Hamburg, Bremen, ferner Suez, Alexandrien, Neapel, Brindisi und Venedig gleichmässig ca. fl. 8·80 per 1 Hundredweights (ca. 51 *kg*). Für Manchester, Liverpool, Glasgow, Lyon, St. Etienne, Avignon, Mailand, für die wichtigsten Centren der europäischen Seidenindustrien, erhöhte sich in Folge der dazukommenden Eisenbahnfrachten die Fracht auf fl. 9·90 ö. W. Noch theuerer gestaltete sich, trotzdem keine Eisenbahnbeförderung hieher in Betracht kam, die Fracht von Yokohama nach Triest, welche ca. 11 fl. ö. W. betrug, und gleich theuer wie jene von Yokohama nach Tripolis und Beirut war. Es ist begreiflich, dass unter solchen Umständen die Einfuhr von Rohseide, selbst zur Weiterbeförderung nach Zürich und Deutschland via Triest unmöglich gemacht ist, trotzdem es hiefür durch seine günstigere geographische Lage in mancher Beziehung geeigneter wäre als Venedig oder Genua. Die Frachtraten für Rohseide von Yokohama nach New-York beliefen sich auf fl. 13·10 ö. W.

Währung. Mannigfachen Schicksalen war die Währung des Mikadoreiches unterworfen. Ursprünglich auf Gold beruhend, ging sie in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts in eine Silberwährung über. Nach dem Sturze der Shogunates suchte die neue Regierung neuerdings, die Goldwährung einzuführen, welche Maassregel jedoch vollkommen scheiterte. Seitdem wurde Japan, gleich wie die übrigen Länder Ostasiens, zu den Ländern der Silberwährung gezählt, und galt als Einheitsmünze der Silber-Yen, welcher im Werthe ungefähr fl. 1·10 ö. W. entspricht. Der Yen zerfällt in 100 Leu, von welchen 50-, 20-, 10- und 5-Leustücke aus Silber geprägt sind; daneben sind auch Nickelstücke im Werthe von 5 Leu, Kupferstücke im Werthe von 2 und 1 Leu, sowie 5 und 1 Rin, der Unterabtheilung des Sen, welcher noch in je 10 Rin zerfällt. Daneben circulirten grosse Mengen Papiergeldes, und zwar Noten von 20 Leu, 50 Leu, 1 Yen, 5 Yen, 10 Yen, 50 und 100 Yen u. s. w. Mexicanischer Dollar, die in den chinesischen Vertragshäfen übliche Handelsmünze, wird in Japan lediglich in den Vertragshäfen eingenommen. Die grossen Werthschwankungen, welchen das weisse Metall in den letzten Jahren ausgesetzt war, die geringe Stabilität, unter welcher in Folge dessen jede auf diesem Metalle beruhende Währung litt, die daraus sich ergebenden grossen Nachtheile für die Entwicklung eines gedeihlichen Aussenhandels, veranlassten die japanische Regierung, neuerdings zur Goldwährung überzugehen. Dieselbe trat mit dem 1. October 1897 in Kraft, und wurde für die Werthberechnung von Gold und Silber das Verhältniss von 1 : 32·348 angenommen. Goldstücke wurden im Werthe von 20, 10 und 5 Yen geprägt, und besteht letzteres zu $^9/_{10}$ aus purem, zu $^1/_{10}$ aus einer Kupferlegirung. Der Silber-Yen bleibt auch nach Einführung der Goldwährung im Umlaufe, ebenso wie seine bisherigen Unterabtheilungen in 100 Sen. Es muss anerkannt werden, dass die neue Goldwährung Japans mit seltener Raschheit und Umsicht seitens der Regierung geschaffen wurde, in Folge dessen sie auch vom besten Erfolge für die Kräftigung des Handels und des Credites Japans im Auslande begleitet ist.

Der Umstand, dass der Export Japans in den nächsten der Einführung der Goldwährung folgenden Monaten noch immer im Werthe von dem Importe übertroffen wurde, ist daraus zu erklären, dass die meisten Importeure sich beeilten, noch vor Einführung der neuen höheren Zollsätze grosse Mengen Waaren zur Einfuhr

zu bringen. Desgleichen kann auch der nur theilweise Erfolg, welchen die Emittirung des jüngsten japanischen Anlehens auf dem Londoner Markte hatte, keineswegs als ein Fiasco der Goldwährung aufgefasst werden, sondern momentanen ungünstigen Verhältnissen des internationalen Geldmarktes zugeschrieben werden. Es unterliegt keinem Zweifel, dass der Zuzug fremder Capitalien nach Japan behufs Investirung in dortige Verkehrs- und Industrieunternehmungen andauert und durch die Einführung der Goldwährung Förderung und Sicherung erfahren hat.

Was das Bankwesen Japans anlangt, so kommen für den Aussenhandel Japans in erster Linie die in den japanischen Vertragshäfen etablirten Filialen der fremden Banken in Betracht. Es sind dies fast dieselben, welche auch in Shanghai vertreten sind, nämlich die englische Hongkong & Shanghai Banking Comp., die Chartered Bank of India, Australia & China, die National Bank of China etc. Im Jahre 1898 hat auch die russisch-chinesische Bank, welche bisher nur in Nagasaki vertreten war, eine Filiale in Yokohama eröffnet. Daneben kommen aber auch in zunehmendem Maasse die japanischen Banken in Betracht, deren Einrichtung durch moderne Bankgesetze genau geregelt sind, und welche unter Staatscontrole stehen. Die wichtigsten sind die Yokohama Specie Bank, welche Filialen in Shanghai, die erste, achtzehnte, achtundfünfzigste etc. japanische Nationalbank, welche Filialen in den wichtigsten koreanischen Häfen besitzen.

Aussenhandel.

Wie schon an anderer Stelle erwähnt wurde, waren die Handelsbeziehungen Japans bis in die neueste Zeit sehr eingeschränkt. Der geringe Handelsverkehr mit den Holländern in Nagasaki, mit China theils in Nagasaki, theils auf dem Wege über die Liutschiu-Inseln hatte um die Mitte dieses Jahrhunderts kaum noch einen Einfluss auf die wirthschaftlichen Zustände des Landes ausgeübt. Von den eingeführten Waaren hatte nur Zucker einige Bedeutung. Im Uebrigen waren es lediglich Luxuswaren, Droguen, Gewürze, Tuch, allerlei kleiner Kram. Von der Ausfuhr kamen nur Kupfer und etwas Kampfer sowie Porzellan und Lackwaaren in Betracht. Der Handelsverkehr war streng geregelt und vollzog sich in halb staatlicher Form unter stetiger Aufsicht der Regierungsorgane und beeidigter Dolmetsche. Hierin trat ein eingreifender Umschwung durch die Eröffnung der ersten Vertragshäfen sowie durch die an anderer Stelle besprochenen grossartigen Entwicklungen der Industrie ein.

Einen rapiden Aufschwung nahm der Aussenhandel Japans seit dem Sturze des Shogunates und der Einführung eines modernen Staatswesens daselbst. So stieg der Import in der Periode vom Jahre 1868 bis zum Jahre 1896 von 11 Millionen Yen auf 171, der Export in dem gleichen Zeitraume von rund 16 auf 117 Millionen Yen. Der japanische Gesammthandel hat sich somit in diesem Zeitraume mehr als verzehnfacht, wobei freilich die grossen Cursschwankungen des Silbers in Berücksichtigung zu ziehen sind. Der Hauptantheil an der japanischen Ausfuhr fällt der Rohseide und den Seidenwaaren zu, von denen immer grössere Mengen auch auf den europäischen und amerikanischen Märkten erscheinen. Lediglich im letzten Jahre trat hierin eine Abschwächung ein, eine Thatsache, welche hauptsächlich auf die geringeren Verschiffungen nach Nordamerika in Folge des Krieges mit Spanien zurückzuführen sind. Die Seidenmanufactur zeigt dagen eine bedeutende Zunahme und werthete im Jahre 1898 über 16 Millionen Yen gegen 13 Millionen im Vorjahre. Die Ausfuhr von Seidenabfällen aus Yokohama belief sich im Werthe allein auf ca. 3 Millionen Yen.

Sehr bedeutend ist auch der Export von seidenen Taschentüchern, welche in Frankreich, England und Nordamerika begehrt werden. Der ausserordentliche Aufschwung, welchen die Baumwollindustrie in Japan genommen hat, drückt sich auch in dem zunehmenden Exporte von Baumwollgarnen aus, welcher im Jahre 1896 noch 129.747 Piculs im Werthe von 4 Millionen Yen betrug, im Jahre 1898 jedoch auf 1,688.000 Piculs im Werthe von über 20 Millionen Yen gestiegen ist. Die Production der Baumwollspinnereien ist gegenwärtig schon weit grösser als der Bedarf im Lande, es ist daher von der grössten Wichtigkeit für sie, sich Absatzgebiete im Auslande zu suchen. Die Regierung unterstützt sie hierin, indem sie mehrere japanische Banken veranlasst hat, den Spinnern bei dem Exporte nach fremden Märkten besondere Begünstigungen, Vorschüsse zu mässigen Zinsen u. dgl. zu gewähren. Eine natürliche Folge hievon ist, dass das Baumwollgarngeschäft, für welches insbesondere die chinesischen Vertragshäfen, Korea, Wladiwostok, Hongkong und die Philippinen in Betracht kommen, zumeist von Japanern betrieben wird.

Einer namhaften Vermehrung in der Ausfuhr erfreuen sich auch zahlreiche andere Producte der japanischen Bodenwirthschaft und Industrie, so Reis, Thee, Kampfer,

vegetabilisches Wachs, Zündhölzchen, Flechtwaaren, Kupfer, Tabak etc. Der Export von Thee aus Yokohama belief sich im Jahre 1898 auf 8 Millionen und verzeichnete eine kleine Zunahme gegen das Vorjahr. Dem Aufschwunge des Exportes entspricht auch die Steigerung des Importes nach Japan, welcher im Jahre 1898 einen Werth von über 277 Millionen Yen oder ca. 300 Millionen Gulden österreichischer Währung erreichte.

Die allgemeine Besserung des Volkswohlstandes nach Beendigung des chinesisch-japanischen Krieges brachte das Bedürfniss nach besserer Lebensweise zum Erwachen und führte zum Importe zahlreicher und besserer westländischer Consum-, Gebrauchs- und Luxusartikel. So stieg die Einfuhr von Mehl, hauptsächlich amerikanisches, von 278.000 Yen im Jahre 1892 auf 2 Millionen Yen im Werthe im Jahre 1898, die Einfuhr von Zucker in denselben Zeiträumen von 9 Millionen auf 28 Millionen. Weine und Spirituosen wurden während des Jahres 1898 im Werthe von 1,400.000 Yen, Cigaretten und Tabak in einem solchen von ca. 6 1/2 Millionen Yen, Uhren im Werthe von 2 Millionen, Druckpapier im Werthe von 2, gegen 3 Millionen Yen, Petroleum endlich für 7 1/2 Millionen Yen importirt.

Unter den importirten Textilwaaren sind insbesondere einzelne, specielle Garnsorten, ferner Shirtings, gefärbte Shirtings und Drills, Cotton-Brocats, bedruckte Baumwollstoffe, Cotton Italians, Satins, Türkischroth, schwarze Sammte, Flanelle und grobe Decken hervorzuheben. Für den Import dieser Textilwaaren kommen in Japan ebenso wie in China hauptsächlich Grossbritannien, die Vereinigten Staaten von Amerika und Deutschland in Betracht.

Die Unternehmungs- und Gründungssucht in Folge des chinesisch-japanischen Krieges hat im Jahre 1896 ihren Höhepunkt erreicht, ein Umstand, welcher sich in dem namhaften Import von Maschinen und Eisenbahnmaterialien in den darauffolgenden Jahren ausdrückt. Es betrug z. B. der Import von Schienen im Jahre 1897 im Werthe über 3 Millionen Yen, jener von Locomotiven und Waggons 5 Millionen, der Import von Maschinen 12 Millionen Yen. Der Stillstand, welcher während des Jahres 1898 in der Neugründung von industriellen Unternehmungen in Folge theilweiser Ueberproduction und Erschöpfung der Capitalien eintrat, führte einen Rückgang in den oben erwähnten Ziffern herbei, indem der Werth des Imports von Schienen auf 2 1/2 Millionen,

von Maschinen auf 8 Millionen Yen sank. Dasselbe gilt auch für den Import der zahlreichen Rohmaterialien für die japanischen Fabriken und Industrieunternehmungen, unter welchen insbesondere Rohbaumwolle, Schafwolle, Flachs, Hanf, Indigo, Anilinfarben, Phosphor, Paraffin, Pottaschenchlorat, Leder etc. in Betracht kommen.

Unter den fremden Ländern, welche mit Japan in directen Handelsbeziehungen stehen, nehmen Grossbritannien und seine Colonien auch gegenwärtig die erste Stelle ein. So waren Grossbritannien und seine Colonien im Jahre 1898 an dem Exporte mit 18 Percent, an dem Importe mit 45 Percent betheiligt. Hinsichtlich des Exportes wird Grossbritannien lediglich durch die Vereinigten Staaten von Amerika sowie Frankreich übertroffen, was auf die grossen Verschiffungen von japanischem Thee nach ersteren Gebieten, von Seide nach letzterem zurückzuführen ist. Der Antheil der Vereinigten Staaten an dem Exporte Japans betrug somit 46 Percent, jener Frankreichs 24·7 Percent. Beide Percentsätze haben im Jahre 1898 eine Verminderung gegenüber den Vorjahren erfahren, und ist dies hinsichtlich der Vereinigten Staaten hauptsächlich eine Folge des Krieges derselben mit Spanien gewesen. Was den Import Japans anlangt, so stehen Grossbritannien zunächst die Vereinigten Staaten mit 13 Percent, hart daran Deutschland mit 12·8 Percent. Die ausserordentlichen Bestrebungen der Industrie und der Kaufmannschaft von Deutschland haben somit demselben auch in Japan die dritte Stelle am Importe desselben gesichert und dürfte es hierin bald jenen der Vereinigten Staaten überflügeln, ungeachtet letztere in Folge ihrer kürzeren Entfernung und der billigeren Seefracht als sehr gefährliche Concurrenten auf dem japanischen Absatzmarkte zu betrachten sind.

Oesterreich-Ungarn.

Die auf Oesterreich-Ungarn entfallende Quote an der Versorgung des japanischen Marktes ist bis auf die Gegenwart eine sehr bescheidene geblieben. Nach der österreichisch-ungarischen Handelsstatistik betrug unsere Ausfuhr nach Japan in den Jahren 1891—1897 in Tausenden von Gulden:

Jahr	Gulden	Jahr	Gulden
1891	82.000	1894	220.000
1892	153.000	1895	612.000
1893	244.000	1896	441.000
1897	347.000		

Die sprungweisen Schwankungen unseres Exportes nach dem Mikadoreich lassen erkennen, dass derselbe meist auf Zufälligkeiten, momentan günstigen Geschäftsconjecturen

etc. beruht und dauernder stabiler Handelsbeziehungen entbehrt. Wie in China kommen auch nach Japan nicht unbedeutende Quantitäten vaterländischer Waaren via Hamburg, London, Marseille etc. durch Vermittlung fremder Kaufleute in den Zwischenhandel, wodurch sich dieselben unserer Handelsstatistik entziehen.

Im Jahre 1898 wurde der österreichisch-ungarische Export nach Japan auf 662.660 fl. ö. W. geschätzt, immerhin eine namhafte Verbesserung gegenüber den Vorjahren und ein Umstand, welcher auf ein zunehmendes Interesse unserer vaterländischen Kaufmannschaft für Japan bekundet. Die wichtigste Stelle im vaterländischen Exporte nimmt Zucker ein, wovon im Jahre 1898 allein im Werthe von 242.841 fl. ö. W. nach Japan verschifft wurden. Durch die anerkennenswerthen Bestrebungen der österreichischen Zuckerindustriellen, welche auf eigene Kosten einen tüchtigen Vertreter nach Japan entsandten, hat der Werth der durch denselben im vorjährigen Herbste allein vermittelten Abschlüsse vorerwähnte Summe bei weitem überschritten, und ist eine weitere Zunahme des österreichischen Zuckerexportes nach Japan bei Fortsetzung der bisherigen Bestrebungen voraussichtlich.

Mit Rücksicht auf diese erfolgreiche Action der vaterländischen Zuckerindustriellen, deren Kosten schon längst durch die bei den gemachten Abschlüssen erzielten Gewinnsten gedeckt sind, wäre es nur lebhaft zu wünschen, dass die Fabrikanten anderer Branchen sich gleichfalls zu solchen Actionen vereinigen und auf gemeinsame Kosten tüchtige und kaufmännisch gebildete Vertreter nach bestimmten Plätzen Ostasiens entsenden würden, wie das schon längst deutsche, englische, belgische und andere Fabrikanten thun.

Unter den anderen Importwaaren, welche aus unserer Monarchie nach Japan gelangen, ist Papier zu erwähnen, von welchem im Jahre 1898 Mengen im Werthe von über 200.000 fl. dahin verschifft wurden. Ferner ist die Einfuhr österreichischen Malzes zu erwähnen, wovon im Jahre 1898 für 74.000 fl. ö. W. exportirt wurde. Andere Artikel der österreichisch-ungarischen Ausfuhr nach Japan sind: Insectenpulver, Baumwollgarne und Zwirne, für den Detailverkehr adjustirt, ebenso Wollengarne für denselben Zweck, gebogene Möbel, Hohlglaswaaren, Glasperlen, Stahl in Stangen, Werkzeugstahl, Schnürstifte, Schnallen etc., Zink in Stangen, Platten und Blechen, Leim, Arzneiwaaren, Seife und Parfumerien etc. Der Export aller dieser vorgenannten Waaren nach Japan wäre noch einer namhaften Steigerung fähig, wenn dies-

bezüglich zielbewusste und energische Bestrebungen seitens unserer vaterländischen Kaufmannschaft gemacht und die Schiffahrtsverbindungen verbessert werden würden.

Der Import aus Japan nach Oesterreich-Ungarn wurde von der österreichisch-ungarischen Handelsstatistik im Jahre 1898 auf 1,947.449 fl. ö. W., gegen 1,804.928 fl. ö. W. im vorhergehenden Jahre geschätzt. Grössten Antheil hieran hatte der Import folgender japanischer Producte: Reis, Rohseide, Fischthran, Kupfer, Zinn; in kleineren Mengen kamen in Betracht: vegetabilisches Wachs, Borsten und Borstenabfälle, Bettfedern, Perlmutter, ätherische Oele, Indigo, Seidenabfälle, Matten, Strohbänder, Luxuspapier, japanische Möbel und Kunstgegenstände, Holzwaaren und Schnitzereien, Thonwaaren und Porzellan, Nippsachen aus Metallen und anderen Stoffen.

Fremdländische Firmen.

Aus dem Vorhergesagten erhellt, dass die auswärtigen Handelsbeziehungen Japans auch gegenwärtig noch zum überwiegenden Theile in ausländischen Händen liegen, nämlich in jenen der in den bisherigen Vertragshäfen etablirten fremden Kaufleute. Unter denselben nehmen jene der von Yokohama sowohl ihrer Zahl als auch der Bedeutung ihrer Firmen nach die erste Stelle ein. Im Jahre 1898 zählte Yokohama 361 fremdländische Firmen, wovon 120 Chinesen, 98 englischen Staatsangehörigen, 38 Angehörigen der Vereinigten Staaten von Amerika, 29 Deutschen, ebensoviel Schweizern, 28 Franzosen, der Rest Italienern, Dänen, Holländern, Russen und anderen Staatsangehörigen gehörten. Zwei sind im Besitze von Nationalen und kommen jedoch, da sie sich nur mit dem Verkaufe von japanischen Kunst- und Decorationsgegenständen beschäftigen, für den allgemeinen grossen Waarenhandel nicht in Betracht. Erst seit dem Jahre 1898 befindet sich ein junger österreichischer Kaufmann aus Triest in einer sehr renommirten deutschen Firma in Kobe, in welcher er es bereits durch seine Tüchtigkeit zu einer angesehenen Stellung gebracht hat. Die Errichtung von vaterländischen Firmen in den wichtigeren japanischen Hafenplätzen ist eine unumgängliche Nothwendigkeit für die Förderung unserer Handelsbeziehungen mit dem Mikadoreiche.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass in Folge der nunmehr erfolgten Eröffnung des gesammten Reiches für den internationalen Handel und Verkehr allmälig fremde Firmen im Innern des Landes, insbesondere in den Productionsbezirken der wichtigsten Ausfuhrartikel Japans sich

etabliren werden. Gleichwohl ist nicht zu übersehen, dass sie nicht nur daselbst, wie überhaupt im gesammten Lande mit der steigenden Concurrenz der japanischen Kaufleute zu rechnen haben, welche umso gefährlicher ist, als dieselben, im Gegensatze zu den Chinesen, leicht fremde Bildung und Intelligenz sich aneignen und daher leicht in die Lage gesetzt werden, directe Beziehungen mit den fremden Handelsplätzen anzuknüpfen. Diese Bestrebungen fanden grosse Stütze auch in den nationalen Schiffahrtsunternehmungen, von welchen ja einzelne schon directe regelmässige Verbindungen mit Europa, Amerika und Australien unterhalten. In Folge dessen ist es den Japanern schon gelungen, den überwiegenden Theil der Handelsbeziehungen zwischen ihrem Lande und den benachbarten Reichen von China, Korea, Russland u. s. w. an sich zu reissen. Mächtige, mit staatlicher Beihilfe gegründete Handels- und Exportgesellschaften, wie die Mitsui Bishi Kaisha, die Japan-Korea Trading Co. und andere spielen hierin die leitende Rolle.

Was die Anknüpfung von Geschäftsbeziehungen mit Japan anlangt, so gilt für dieselbe ungefähr das hinsichtlich Chinas Gesagte. Der leichtere Charakter der Japaner, seine grosse Vorliebe für westländische Cultur und Civilisation und seine Sucht, der Errungenschaften derselben gleichfalls theilhaftig zu werden, verleiten freilich den Japaner oft zu Bestellungen und Anschaffungen, welche seine Mittel überschreiten. Dieser Umstand muss den fremden Kaufmann zu erhöhter Vorsicht gegenüber den japanischen Kunden mahnen, während anderseits die gerichtliche Verfolgung derselben mit Hinsicht auf die moderne Umgestaltung des Gerichtswesens, insbesonders der Einführung von modernen Handelsgesetzen auch begreiflicherweise viel leichter und erfolgreicher gestaltet als etwa in China, wo diese Voraussetzungen fehlen. Nichtsdestoweniger muss den vaterländischen Interessenten auch bei Anknüpfung von Geschäftsbeziehungen sowohl mit fremdländischen als einheimischen Firmen in Japan zu grosser Vorsicht gerathen und ihnen insbesonders vor Abschluss derselben die Einholung von Informationen über die Creditfähigkeit sowie Sicherstellung der Bezahlung, insbesondere auch Auslieferung der Waare nur durch Vermittlung von Bankinstituten empfohlen werden.

Zum Schlusse meiner Erörterungen über Japan will ich in Kürze die commercielle Bedeutung der wichtigsten bisherigen Handelsplätze Japans skizziren. Die erste Stelle unter denselben nimmt ohne Zweifel Yokohama

ein, nicht nur in Folge seiner günstigen geographischen Lage an der gegen den Stillen Ocean gewendeten Küste Japans, wodurch es der erste Anlegeplatz aller von der Westküste Amerikas nach Japan gelangenden Schiffe ist, sondern auch wegen der vortheilhaften Nähe der japanischen Haupt- und Residenzstadt Tokio. Der Werth des gesammten Exportes von Yokohama erreichte im Jahre 1898 die Höhe von über 82 Millionen, jener des Importes einen solchen von über 113 Millionen Gulden österreichischer Währung. Wie schon an anderer Stelle erwähnt, besitzt Yokohama die grösste Fremdencolonie des Mikadoreiches und ist der wichtigste Knotenpunkt des japanischen Eisenbahnnetzes. Die Einwohnerzahl Yokohamas beläuft sich auf ca. 184.000 Japaner und 5213 Fremde.

Eine ca. 55 Minuten lange Eisenbahnfahrt führt die Reisenden nach Tokio, welches an der äusseren Seite der gleichnamigen Bai gelegen ist und durch seine kolossale Ausdehnung, die breiten Strassen, zahlreichen Gärten auf jeden Besucher einen imponirenden Eindruck macht. Tokio ist der Sitz aller japanischen Centralbehörden, sowie der fremdländischen Gesandtschaften, welche fast ausschliesslich moderne Palais bewohnen. In Tokio befinden sich die Universität und die übrigen Hochschulen, welche nach europäischen Mustern mit grossen Kosten von der japanischen Regierung errichtet wurden. Die Bewohner Tokios, welche auf ungefähr 1,300.000 Seelen geschätzt werden, zeichnen sich durch einen ausserordentlichen Gewerbefleiss aus, und ist Tokio wichtig für die Erzeugung von Seidenwaaren, Seidenstickereien, Fächern, Bronzegegenständen etc. Das Gleiche gilt hinsichtlich der alten Hauptstadt Kioto, welche ungeachtet der elektrischen Beleuchtung und Tramway, welche die engen Strassen durchfährt, noch ziemlich den echten Charakter einer alten japanischen Stadt bewahrt hat. Südwestlich von Kioto sind die beiden Vertragshäfen Osaka, die wichtigste Industriestadt, und Kobe, der wichtigste Hafen in der japanischen Inlandssee, gelegen. Osaka, welches mit seinen zahlreichen Canälen vielfach das japanische Venedig genannt wird, ist der Sitz der japanischen Baumwollindustrie, sowie der meisten übrigen Grossbetriebe, zu welchen die grossartige Entwicklung der japanischen Industrie geführt hat. Kobe ist der Verschiffungshafen für die Erzeugnisse derselben, ebenso wie auch durch Vermittlung desselben die für die japanische Industrie benöthigten fremden Rohstoffe zur Einfuhr gelangen.

Auf der nordwestlichen Küste der Insel Kiushu ist der Hafen Nagasaki gelegen, am Ende eines tiefen, in die Küste hinein reichenden Golfes, welcher hinsichtlich des Schutzes, welchen er den Schiffen bietet, in Ostasien fast unerreicht ist. Nagasaki, welches in Folge der daselbst bestandenen Niederlassung der ersten japanischen Christen, später in Folge der holländischen Factorei Deshima die frühesten Beziehungen des Mikadoreiches mit dem Auslande vermittelte, ist gegenwärtig nicht nur als der wichtigste Stapelplatz für den Waarenverkehr der Insel Kiushu bedeutend, sondern auch als Zwischenhafen für den Handel und Verkehr Japans mit China, Hongkong, Korea und Wladiwostok. Eine namhafte Rolle in der Ausfuhr Nagasakis spielt die japanische Kohle, deren bedeutendsten Gruben nicht allein in der unmittelbarsten Nähe Nagasakis, sondern auch weiter nordwestlich davon sich befinden.

Der nördlichste Vertragshafen Japans ist Hakodate, welches sich an der Südküste der Insel Jeso, gegenüber der Nordspitze der japanischen Hauptinsel an dem Endpunkte des grossen Schienenstranges, welcher ganz Japan durchzieht, gelegen ist. Der Werth des gesammten Aussenhandels Hakodates belief sich im Jahre 1898 auf 2,112.000 fl. ö. W. und zeigt eine namhafte Steigerung gegenüber den Vorjahren. Dazu trug hauptsächlich die vermehrte Ausfuhr von Producten der Seefischerei, von Holz aus den ausgedehnten Wäldern der Insel Jeso, sowie von Kohlen aus den benachbarten reichen Hohbrids-Kohlengruben bei. Die steigende Erschliessung der reichen Bodenschätze dieser Insel führt selbstverständlich zu einer vermehrten Bedeutung dieses Hafenplatzes, welcher auch einen regen Handelsverkehr mit Wladiwostok und den Hafenplätzen der Insel Sachalin unterhält.

Der jüngste Territorialzuwachs zum Mikadoreiche ist die Insel Formosa, welche nach Beendigung des chinesisch-japanischen Krieges von China an Japan abgetreten wurde. Obwohl hinsichtlich seiner Bodenschätze zu den reichsten Gebieten Ostasiens gehörig, haben sich die wirthschaftlichen Zustände auf dieser Insel nicht gebessert, eine Folge der Unbotmässigkeit der wilden ureingebornen Völker, welche das Innere der Insel bewohnen, und welche zu besiegen den Japanern bisher ebensowenig gelang wie vordem den Chinesen. Der Unterschied besteht lediglich darin, dass die Chinesen es verstanden, sich gütlich mit den Eingebornen abzufinden, während hiezu die Japaner bisher sich nicht bewegen liessen. Die

hiedurch herbeigeführte Unsicherheit der Person und des Eigenthumes wirkt insbesondere nachtheilig auf die wichtigste Production der Insel, nämlich jene von Kampfer, welche auch der bedeutendste Ausfuhrartikel Formosas ist. Betrug der diesbezügliche Export von Tamsui, dem wichtigsten Verkehrshafen, im Jahre 1895 noch 10.000 Kisten, so ist derselbe bereits im Jahre 1898 auf 987 gesunken. Zur Förderung der Kampferindustrie hat die japanische Regierung beschlossen, das Kampfermonopol einzuführen, über dessen Modalitäten jedoch noch nichts Ausführliches bekannt ist. Andere wichtige Ausfuhrartikel sind Kohle, Thee, Reis, Zucker, Hanf etc., wofür Petroleum, Textilwaaren, Metallwaaren etc. zur Einfuhr gelangen. Die wichtigsten Handelsbeziehungen unterhielt Formosa, solange es unter chinesischer Herrschaft stand, mit Amoy, seitdem es zu Japan gekommen ist, sucht die japanische Regierung begreiflicherweise den gesammten Handel Formosas nach Yokohama abzulenken.

Korea.

Geographie.

Räumlich das kleinste souveräne Gebiet in Ostasien, ist das Kaiserreich Korea doch in politischer und wirthschaftlicher Beziehung nicht wenig interessant. Der Name Korea, chinesisch Kaoli, japanisch Koraï, bezeichnete ursprünglich eines der drei selbständigen Länder, in welche einst diese Halbinsel zerfiel. Die Portugiesen, welche zuerst dieselbe entdeckten, übertrugen diesen Namen auf die gesammte Halbinsel und nannten sie Corea, die französischen Jesuiten machten schliesslich „La Corée“ daraus. Die Eingeborenen und deren officielle Sprache nennen das Land seit dem Jahre 1392 n. Chr. Chosen, chinesisch Chaosien, was die Frische oder die Klarheit des Morgens, die Morgenkühle, bedeutet. Eine nach Südosten sich erstreckende Halbinsel darstellend, hängt sie im Norden mit dem Gebirgslande der Mandschurei und der Liautunghalbinsel zusammen, dessen Ausläufer in Form eines einzigen Gebirgsrückens auch die Halbinsel in deren gesammter Ausdehnung von Nord nach Süd durchziehen. Im mittleren und südlichen Theile zeichnet sich dieser Gebirgsrücken durch grosse landschaftliche, wilde Scenerien aus und birgt ausgedehnte, von Menschenhänden noch wenig berührte Wälder. Nach Osten, an die Küste des Stillen Oceans fällt derselbe weit steiler und rascher als nach Westen gegen die Küste des Chinesischen Meeres ab, wohin auch die mächtigsten Flüsse der Halbinsel ihren Lauf nehmen. Ausgedehnte, äusserst fruchtbare Thäler begleiten diese Flussläufe, von welchen jedoch die wenigsten und auch diese nur in der Nähe ihrer Mündung für grössere Fahrzeuge schiffbar sind. Im Gegensatze zur Ostküste Koreas ist auch



die Westküste dieser Halbinsel von vielen Buchten zerschnitten, und sind derselben zahlreiche grössere und kleinere Inseln vorgelagert. In Folge dessen bietet auch die Westküste Koreas der Schiffahrt viel zahlreichere und günstigere Anlageplätze als die Ostküste, welche ausser Gensan im Norden nur wenig bedeutendere Seehäfen besitzt. Hingegen leiden die Häfen an der Westküste Koreas unter dem Nachtheile sehr starker Fluth und Ebbe, welche die Benützung dieser Hafenplätze seitens der Schiffahrt wesentlich erschwert.

Im Osten, Süden und Westen vom Meere umsäumt, besitzt das Kaiserreich Korea nur im Norden eine Landgrenze, mit welcher es im Nordwesten an China, im Nordosten an die russischen Territorien in Nordostasien stösst. Die Grenze gegen China wird theilweise durch den Jalufluss, theilweise durch eine Palissadenmauer gebildet, gegen Russland bezeichnen dieselbe gleichfalls einige kleinere Wasserläufe. Das Klima Koreas entspricht ungefähr jenem Mittelchinas und ist im allgemeinen, mit Ausnahme einzelner Küstenstriche, in welchen Fieber vorherrschen, als ein gesundes zu bezeichnen.

Die gesammte Flächenausdehnung Koreas beläuft sich auf 218.650 km^2 und entspricht somit ungefähr jener Rumäniens und Bulgariens zusammengenommen. Die Bevölkerung wird auf ca. 8,230.000 Einwohner geschätzt, und entfallen von denselben somit ungefähr 38 Seelen auf ein Quadratkilometer. Begreiflicherweise sind die Küstenstriche und Flussthäler insbesondere im Westen und im Süden der Halbinsel am dichtesten besiedelt, während das Innere, speciell die gebirgigen Theile, nicht minder die Ostküste nur eine sehr schwache Bevölkerung aufzuweisen haben.

Der Eingeborne Koreas gehört der mongolischen Völkerfamilie an, stellt aber hinsichtlich seiner physischen und moralischen Eigenschaften ein höchst sonderbares Zwischenglied zwischen dem chinesischen und dem japanischen Volksstamme dar. Ungeachtet dessen unterscheidet er sich von den Angehörigen derselben so scharf, dass Jeder, welcher einmal nur in Korea war und daselbst das Volk auch nur oberflächlich kennen gelernt hat, einen Koreaner sofort inmitten der zahlreichen Japaner und Chinesen herausfinden kann.

Ihre Sprache ist gleichfalls tarraischen oder mongolischen Ursprunges mit zahlreichen Entlehnungen aus dem Chinesischen, wie überhaupt letztere die officielle Sprache der höheren, insbesondere der Beamtenkreise des Kaiserreiches ist.

Das vielfach kalte und rauhe Klima der Halbinsel hat den Einwohnern derselben eine kräftige, abgehärtete Körperbeschaffenheit gegeben, und sind die Koreaner meist stämmige, hochgewachsene Gestalten, deren Gesichtszüge vielfach grosses Selbstbewusstsein, daneben aber auch schüchternen und gefügigen Charakter verrathen.

Das Haar wird von den Eingeborenen sehr lange getragen und in einen langen Zopf geflochten, dessen Ende am Oberhaupte befestigt und von einem spitzen, konischen Hute bedeckt wird.

Trotzdem der Koreaner an Schmutz und Unreinlichkeit seinen westlichen Nachbar, den Chinesen, bei weitem noch übertrifft, trägt er stets enge baumwollene Kleider von weisser Farbe, auf welchen vorerwähnte Eigenschaften desselben nur noch mehr zum Ausdrucke kommen. Mit dem Chinesen theilt der Koreaner hauptsächlich das Selbstbewusstsein, den strengen Conservatismus und die angeborne Abneigung gegen alle Neuerungen und Reformen, von dem Japaner scheint der Koreaner hingegen die leichtere Lebensauffassung, Sorglosigkeit, Höflichkeit und Entgegenkommen gegen Fremde zu besitzen. Dabei zeichnet er sich nicht minder durch eine entsprechende Dosis von Verschmitztheit und Falschheit aus, welche namentlich im Geschäftsverkehre mit dem Koreaner zu grosser Vorsicht mahnen. Von beiden Völkerschaften, sowohl vom Chinesen als auch vom Japaner, sticht der Bewohner Koreas jedoch durch seinen unglaublichen Hang zum Müssiggange ab, der in allen seinen Lebenslagen zum Ausdrucke kommt. Hat der koreanische Bauer oder Gewerbsmann einige Yen nach langer Mühe verdient, so beseelt ihn nur ein Wunsch, das Geld wieder auszugeben und, so lange dies reicht, mit jeglicher Arbeit zu feiern. Hiebei können sich ihm alle noch so günstigen Gelegenheiten bieten, wieder Geld zu verdienen, der Koreaner wird nicht eher aus seiner Lethargie aufwachen, als er durch Mangel an Nahrung wieder zur Arbeit und zum Erwerbe gezwungen wird. Nur durch diese vorerwähnten Charaktereigenschaften ist es zu erklären, dass das Reich der Morgenkühle seit Jahrhunderten auf derselben Stufe des Verfalles und der Zerrüttung stehen geblieben ist und nicht einmal, auch nicht in annäherndem Maasse, an den culturellen und socialen Umwälzungen theilgenommen hat, von welchen seine mächtigen Nachbarn heimgesucht wurden. Der unglückliche Charakter des Koreaners macht es dem Besucher des Landes begreiflich, wenn er die fruchtbarsten Ländereien unbebaut, die Wälder

verwüstet, die Dörfer und Städte verfallen und verwahrlost sieht. Zu gleicher Zeit darf er nicht erstaunen, dass fremde Nationen in Folge ihrer grösseren Rührigkeit und Intelligenz sich des Handels und der Macht im Lande bemächtigt haben und in Folge dessen auch heute Korea nicht aufgehört hat, der Spielball in den Händen seiner mächtigen Nachbarn, China, Russland und Japan, zu sein. Neben der eingeborenen Bevölkerung zählt Korea auch eine grosse Anzahl von Japanern und Chinesen. Die Zahl anderer fremder Staatsangehöriger ist sehr gering und dürfte wohl die Zahl von 500 nicht überschreiten.

Obwohl Korea seit den ältesten Zeiten von eigenen Herrschern regiert wurde, befand es sich jedoch stets in einem Abhängigkeitsverhältnisse, entweder gegenüber China oder gegenüber Japan. Die Oberherrschaft Japans über Korea lässt sich ohne Zweifel für einen längeren Zeitraum feststellen als jene Chinas, und wurde Korea im III. Jahrhundert nach Christi Geburt zuerst von den japanischen Kriegerschaaren unter Führung der sagenhaften Kaiserin des Mikadoreiches, Namens Zingu, occupirt. Von jener Zeit angefangen bis zum XIV. Jahrhundert stand Korea in einer strengen Abhängigkeit zu Japan, welchem es alljährlich Tribut entrichten musste. Nach dem Jahre 1382, als die chinesischen Kaiser Ming der Ny-Dynastie zur Thronbesteigung in Korea verholfen hatten, begann der Einfluss Chinas daselbst zu Ungunsten jenes Japans zu wachsen. Korea fuhr zwar fort, alljährlich Tributgesandtschaften an den Mikadohof zu senden, doch die Veranstaltung derselben sank bald zu einer reinen Formalität herab, deren Kosten von Japan endlich selbst bestritten werden mussten. Nach Abschaffung des Shogunates und Herstellung eines modernen Staatswesens suchte Japan begreiflicherweise seinen Einfluss in Korea wieder zurückzugewinnen. Die diesbezüglichen Bestrebungen blieben jedoch erfolglos, und Japan stimmte dem Vertrage zu, welchen Korea mit China im Jahre 1876 abschloss und worin es als ein unabhängiger Staat anerkannt wurde. Andauernde Unruhen und Revolutionen in der koreanischen Hauptstadt veranlassten China und Japan, im Vertrage von Tientsin im Jahre 1885 sich gegenseitig das Recht der Entsendung gleich starker Truppencontingente nach Korea zuzusprechen im Falle, dass Unruhen und Revolutionen sich daselbst wiederholen würden.

Diese Eventualität trat im Sommer 1894 ein, und da Japan eine viel grössere Truppenmacht nach Korea

schickte als China und sich anschickte, die koreanische Herrschaft überhaupt zu stürzen, kam es zwischen den beiden Kaiserreichen Ostasiens, China und Japan, zum Kriege. Im Frieden von Shimonoseki, welcher diesem Kriege ein Ende bereitete, verzichtete China auf alle Souveränitätsrechte über Korea, dessen volle Unabhängigkeit proclamirt wurde. Ungeachtet dieses Erfolges hatte das Mikadoreich jedoch bald mit einem zweiten Rivalen auf dieser Halbinsel, nämlich Russland zu rechnen, der schon im Jahre 1858 der nordöstliche Nachbar Koreas geworden war. Wiederholt schien es in jüngster Zeit, dass diese Halbinsel der Anstoss zu einem neuen blutigen Kriege in Ostasien, diesmal zwischen dem Mikadoreich und Russland bieten würde, welch letzteres in Korea einen eisfreien Hafen suchte und zunehmenden Einfluss in der koreanischen Regierung gewann. Ein wichtiger Umschwung trat in diesen Bestrebungen ein, als das Czarenreich von China die Verpachtung Port-Arthurs und Talienwan erlangte, in welchen es nunmehr in den Besitz einer viel günstiger und China näher gelegenen, eisfreien Flottenstation gelangte. Befriedigt durch diesen ausserordentlichen Erfolg, schien das Czarenreich seine politischen und commerciellen Aspirationen in Korea einzuschränken und dieses Reich Japan zu überlassen, in neuester Zeit mehren sich jedoch die Anzeichen, dass das Czarenreich auf diese geographisch äusserst günstig gelegene Halbinsel noch lange nicht verzichtet hat und dass dieselbe noch lange nicht aufhören wird, der Zankapfel seiner Nachbarn zu sein.

Dem Charakter des Koreaners entspricht auch der Zustand seines Staatswesens. Bis vor wenigen Jahren noch der Vasall Chinas oder Japans, nahm der bisherige König von Korea im Jahre 1898 die Kaiserwürde an. Der Verfassung nach ist Korea eine absolute, erbliche Monarchie, deren Staatseinrichtungen vielfach jenen Chinas entsprechen. Aehnlich wie der Kaiser von China ist auch der Kaiser von Korea von einem Staatsrathe umgeben, dessen ausführende Organe die verschiedenen Departements für die einzelnen Zweige der Staatsverwaltung sind. Wiederholt nahm der Kaiser von Korea auch fremdländische Berather, so insbesondere für die innere Verwaltung des Reiches, für die Finanzen, für die Justiz, Polizei, Kriegsverwaltung, für die öffentlichen Bauten an seine Seite, und bekleideten solche Stellen nebeneinander auch längere Zeit deutsche, russische, amerikanische, französische und englische Staatsangehörige. Gegenwärtig befinden sich am Kaiserhofe zu Seoul nur

drei fremdländische Berather, ein Amerikaner für die Justizverwaltung, ein Franzose für die innere Verwaltung und ein Engländer für die koreanische Polizei. In ähnlicher Weise wurden auch für die Abrichtung der koreanischen Truppen amerikanische, englische, russische, japanische und deutsche Instructeure engagirt, je nachdem der Einfluss der einen oder der anderen fremden Staaten in Seoul mächtig war.

Zu bemerken ist, dass die koreanische Staatsverwaltung, womöglich noch zerrütteter und morscher ist als jene Chinas und die Staatsregierung ungeachtet der reichen Einnahmsquellen, welche ihr zur Verfügung stehen, in ununterbrochenen Geldverlegenheiten sich befindet.

Das gesammte Territorium von Korea ist gegenwärtig nach japanischem System in 23 Verwaltungsbezirke (Fu) getheilt, welche wieder in 337 Präfecturen zerfallen. An der Spitze dieser Verwaltungsbezirke und Präfecturen stehen Beamte oder Mandarinen, welche formell vom Kaiser dazu ernannt sind, thatsächlich sich aber diese Stellen erkauft haben. Da die wenigsten von diesen Mandarinen auch thatsächlich eine Besoldung erhalten, überdies nur für die Dauer von drei Jahren bestellt werden, so sind sie genöthigt, durch Steuern willkürliche Erpressungen u. dgl. von den Eingebornen sich die nöthigen Geldmittel zu verschaffen.

Vertragshäfen. Den ersten Vertrag mit einer fremden Macht schloss Korea mit Japan im Jahre 1876 und kann somit als jene Macht Ostasiens gelten, deren Gebiet am längsten fremdem Handel und Verkehr verschlossen blieb. Spätere Conventionen Koreas mit Japan bestimmten die Eröffnung von Fusan, Formosa und Chemulpo als Vertragshäfen, später folgten auch die Vereinigten Staaten von Amerika, Grossbritannien, Deutschland, Russland, Italien, Frankreich, schliesslich auch Oesterreich-Ungarn im Abschlusse von Handels- und Schiffahrtsverträgen mit Korea. Unser am 23. Juni 1892 abgeschlossener Handelsvertrag sichert gegenseitige Meistbegünstigung zu; die Giltigkeit des Vertrages ist ohne bestimmte Dauer, doch können die commerciellen Bestimmungen und Tarife nach Ablauf von 10 Jahren und ein Jahr nach der Kündigung revidirt werden.

Die österreichischen oder ungarischen Staatsangehörigen sollen nach demselben Vertrage berechtigt sein, in den Vertragshäfen Grundstücke oder Häuser zu kaufen, Wohnungen zu miethen etc. Dasselbe Recht steht unseren Staatsangehörigen innerhalb eines Umkreises von 10 koreanischen Lis oder ca. 5 *km* von den Vertrags-

häfen zu. Im Innern des Reiches ist das Reisen sowohl zum Vergnügen als auch zu Handelszwecken nur insofern gestattet, als die betreffenden Fremden mit einem entsprechenden Reisepasse versehen sind. Aus dem Vorstehenden erhellt, dass das Innere Koreas weit mehr dem fremden Handel und Verkehre eröffnet ist, als China, wo bis heute noch der Verkauf von Waaren durch Fremde lediglich auf die Vertragshäfen beschränkt ist. Auf Grund der Meistbegünstigung werden auch den Waaren österreichischer oder ungarischer Provenienz bei ihrer Einfuhr nach Korea dieselben ermässigten Zollsätze zutheil, welche anderen fremden Waaren zugestanden wurden. Demnach unterliegt keinem Zolle die Einfuhr landwirthschaftlicher Geräthe, Bücher, Feuerspritzen, Modelle, Pflanzen, Bäume und Sträucher aller Art, Instrumente sowie Reisegepäck. Alle übrigen Waaren sind einem Werthzolle von 5—20 Percent unterworfen, wobei der Werth der Waaren nach dem jeweiligen Kostenpreise der Güter am Productions- oder Fabricationsorte mit Hinzurechnung der Fracht, Versicherungsspesen etc. berechnet wird. Verboten ist die Einfuhr von verfälschten Droguen, Waffen und Kriegsmunition sowie von Opium. Bei der Ausfuhr ist für koreanische Producte und Waaren, Pflanzen, Muster und Reisegepäck gleichwohl wieder ausgenommen, ein 5percentiger Zoll vom Marktwerthe dieser Waaren in Korea zu entrichten.

Gleich den übrigen Fremden geniessen auch unsere Nationalen innerhalb des koreanischen Gebietes die Exterritorialität und unterstehen für strafbare Handlungen und Civilstreitigkeiten nur den vaterländischen Gerichtsbehörden.

Obwohl in demselben Vertrage die österreichisch-ungarische Regierung sowohl als auch Korea sich das Recht zugestanden haben, sich in den beiden Staatsgebieten durch diplomatische und Consularfunctionäre vertreten zu lassen, entbehrt doch unsere Monarchie in Korea noch gänzlich solcher im Gegensatze zu den übrigen Staaten. Gegenwärtig besitzen Grossbritannien, die Vereinigten Staaten von Amerika, Frankreich, Russland, Japan und China Gesandtschaften am koreanischen Kaiserhofe in Seoul, die deutsche Regierung ist durch ein Berufsconsulat daselbst vertreten.

Das Zollwesen Koreas wurde ursprünglich auf Grund der Oberherrschaft, welche China über dieses Reich beanspruchte, von der chinesischen Seezollverwaltung eingerichtet. Gleich dieser wurde auch die koreanische Zollverwaltung in die Hände fremdländischer Beamter

gelegt, welche anfänglich von dem Personale der chinesischen Seezöllen entlehnt und zum Theile von Letzterem, zum Theile direct von der koreanischen Regierung bezahlt wurden. Seit der gänzlichen Lostrennung Koreas von China ist zwar die Zollverwaltung ersteren Landes selbständig geworden, nichtsdestoweniger bleibt ihre bisherige Organisation bestehen, mit dem einen Unterschiede, dass die Angestellten derselben nun zur Gänze von der koreanischen Regierung bezahlt werden. Das Personale der koreanischen Seezölle, an dessen Spitze ein britischer Staatsangehöriger, Sir J. McLeavy Brown, als Chief-Commissioner steht, setzt sich zumeist aus Engländern, Amerikanern, Dänen, Japanern, Franzosen u. s. w. zusammen. Oesterreichische oder ungarische Staatsangehörige befinden sich derzeit in der koreanischen Zollverwaltung nicht.

Post- und Telegraphenwesen sind innerhalb des koreanischen Gebietes in den Händen der koreanischen Regierung, eine Ausnahme hievon bilden nur die Vertragshäfen, in welchen kaiserlich japanische Post- und Telegraphenämter sich befinden. Obwohl die koreanische Regierung alle Anstrengungen macht, Einrichtung und Betrieb des Post- und Telegraphendienstes nach europäischem Muster durchzuführen, lässt dieselbe doch an Zuverlässigkeit und Genauigkeit vielfach zu wünschen übrig. Durch Telegraphenlinien sind bereits die wichtigsten Städte, nicht minder die Vertragshäfen verbunden; eine sehr wichtige Telegraphenlinie ist jene, welche quer durch die gesammte Halbinsel geht und die Hauptstadt Seoul mit dem im Nordosten der Halbinsel gelegenen Vertragshafen Gensan verbindet. Da Korea der Weltpostunion noch nicht beigetreten ist, so wird der gesammte Postverkehr dieses Reiches mit dem Auslande ausschliesslich durch die in den Vertragshäfen etablirten japanischen Postämter vermittelt. Durch Telegraphenkabel ist Korea einerseits mit Nagasaki im Südosten, andererseits mit Wladiwostok im Nordosten verbunden, ebenso wie auch eine Landlinie durch die Liautunghalbinsel nach der chinesischen Mandschurei läuft.

Landwirthschaft.

Aehnlich wie in China und in Japan spielt auch in Korea die Landwirthschaft die grösste Rolle, und beschäftigt sich der überwiegende Theil der Bevölkerung mit dem Betriebe derselben. Die für den Ackerbau günstigsten Gebiete finden sich an der West- und Südküste Koreas, insbesondere in den zahlreichen Flussthälern, wo Reis, Getreide, Mais, Hirse, Bohnen etc. gebaut werden. Die Art des landwirthschaftlichen Be-

triebes entspricht vollkommen jenem in China, dieselben primitiven Ackerbaugeräthe, welche schon vor mehreren Jahrhunderten verwendet wurden, dienen auch heute noch zur Bearbeitung von Grund und Boden. Dazu kommt die angeborene Trägheit und Nachlässigkeit des Koreaners, welcher selten mehr Land bestellt, als zum täglichen Unterhalte nöthwendig ist, und darf daher unter solchen Umständen nicht erwartet werden, dass der Ackerbau in Korea auch nur annähernderweise eine Stufe der Vollkommenheit erreicht hat. Reis nimmt auch in Korea die erste Stelle als Volksnahrungsmittel ein und wird daher auch am meisten gebaut. Nichtsdestoweniger genügt die jährliche Production des Landes an diesem Artikel nicht, um den gesammten Consum der Bevölkerung zu decken, sondern müssen vielmehr alljährlich grössere Quantitäten von Reis aus China bezogen werden. Die zweite Stelle unter den Bodenproducten nehmen Bohnen ein, deren Wichtigkeit als Nahrungsmittel bei den eingeborenen Völkern Ostasiens schon gelegentlich der Besprechung Chinas und Japans erwähnt wurde. Unter den übrigen Producten der Landwirthschaft in Korea ist noch des sogenannten *Ginsengs* zu gedenken, einer Pflanze, welche wild in den Wäldern Koreas wächst und deren Wurzel in hervorragendem Maasse von den Chinesen zu medicinischen Zwecken verwendet wird. Die Production von rothem oder gereinigtem Ginseng, dessen Zubereitung dadurch geschieht, dass er in heissem Wasser gekocht wird, ist ein Monopol des koreanischen Kaisers, in Folge dessen die Herstellung dieser kostbarsten Art Ginsengs sowie der Handel mit demselben durch die Handelsverträge strengstens verboten, und werden Eingeborene, die auf dem Schmuggel rothen Ginsengs ertappt werden, selbst mit dem Tode bestraft. In neuester Zeit ist das Monopol des Handelsbetriebes mit diesem Artikel an eine koreanische Gesellschaft verpachtet, welche dem Kaiser hiefür jährlich 800.000—1,000.000 fl. ö. W. als Pacht bezahlt. Es muss hiebei bemerkt werden, dass für grössere Ginsengwurzeln in China oft Unsummen Geldes bezahlt werden und nicht selten das Gewicht des Ginsengs mit Silber aufgewogen wird.

Der Bau und Verkauf gewöhnlichen Ginsengs unterliegt in Korea nur einer hohen Abgabe, ist im Uebrigen frei. Um der hohen Abgabe zu entgehen, findet seit altersher, insbesondere begünstigt durch die zahlreichen Buchten und Inseln der Westküste ein lebhafter Schmuggelhandel daselbst nach China statt. Das Verbot der

Opiumeinfuhr sowie jenes der Ausfuhr von Goldsand tragen nicht wenig zur Förderung dieses Schmuggels bei. Das Hauptcentrum der Ginsengindustrie in Korea ist die Stadt Songdo in der Nähe der koreanischen Hauptstadt Seoul, woselbst die Industrie und der Handel dieses wichtigen Productes immer mehr und mehr in die Hände chinesischer und japanischer Kaufleute übergehen.

Obwohl die koreanische Halbinsel über prachtvolle und ausgedehnte Weideflächen verfügt, besitzt die Viehzucht im Allgemeinen kaum eine grössere Bedeutung als in China und Japan. Eine Ausnahme hievon bildet lediglich der nordöstliche an Russland grenzende Theil Koreas, wo ein verhältnissmässig guter Rindviehschlag gezüchtet und Schlachtvieh auch alljährlich in steigenden Mengen nach Wladiwostok exportirt wird. Die namhafte territoriale Entwicklung der koreanischen Küste, nicht minder die dichte Bevölkerung derselben bringen es mit sich, dass auch die Seefischerei daselbst eine grosse Rolle spielt. An derselben betheiligen sich jedoch nicht nur die Eingeborenen, sondern auch Japaner, welchen auf Grund diesbezüglicher Verträge das Recht zugestanden wurde, an allen Punkten der Südküste Koreas Fischfang zu betreiben und Fischereiproducte daselbst zu verkaufen. Der Mittelpunkt der japanischen Fischerei daselbst ist der Vertragshafen Fusan, woselbst im Vorjahre 6836 japanische Fischerboote gezählt wurden.

Gewerbe.

Die gewerbliche Thätigkeit in Korea beschränkt sich auf die primitive Herstellung von Arbeitswerkzeugen, unentbehrlichen Gegenständen des Haushaltes, Bestandtheilen der Kleidung, nicht minder auf die hausindustrielle Erzeugung von Baumwoll- und Seidenstoffen etc. Die geringe Rührigkeit der Eingeborenen übt auch in den Gewerben des Landes ihre nachtheilige Wirkung aus. und nur dadurch ist es zu erklären, dass, während der Gewerbefleiss und die Kunstindustrie in China und Japan eine hohe Stufe der Vervollkommnung erreicht haben, in Korea nicht einmal bescheidene Versuche in dieser Richtung zu bemerken sind. In Folge der bisherigen Abgeschlossenheit des Landes hat sich auch die industrielle Thätigkeit nicht entwickeln können und beschränkt sich dieselbe auf einige Reis- und Getreidemühlen, die zumeist im Besitze von japanischen Capitalisten sind.

Bergbau.

Was den Bergbau Koreas anlangt, so werden Goldlager von den Eingeborenen in verschiedenen Theilen des Landes bearbeitet. Dass dieselben sehr ergiebig sind, mag daraus hervorgehen, dass jährlich Goldstaub im

durchschnittlichen Werthe von ca. $3\frac{1}{2}$ Millionen Gulden österreichischer Währung ausgeführt wird. In ganz Korea verarbeitet man Silber zur Herstellung oder Verzierung landesüblicher Gefässe und Schmucksachen, und dies Alles wird aus den einheimischen Minen gewonnen. Im Norden Koreas gibt es reiche Lager Anthracit, welche nur einer rationellen Ausbeute harren, um die Entwicklung von Bergbau und Industrie daselbst zu fördern. Nicht minder werden auch Eisen, Kupfer und Blei allenthalben in ergiebigen Lagern gefunden. Die zunehmende Erschliessung Koreas für den fremden Verkehr bringt es mit sich, das in jüngster Zeit fremde Kaufleute der Ausbeutung dieser reichen Mineralschätze Koreas ihre Aufmerksamkeit schenkten. Während der beiden letztverflossenen Jahre bewilligte die koreanische Regierung drei ausländischen Syndicaten, je einem amerikanischen, deutschen und englischen, werthvolle Goldminenconcessionen, deren Verwerthung bereits in Angriff genommen ist. Das amerikanische Syndicat betreibt Goldminen im Norden Koreas, in der Provinz Pingjang, beschäftigte im Jahre 1898 bereits ein Personale von 40 fremdländischen Bergingenieuren und Angestellten sowie ca. 1200 eingeborene Minenarbeiter. Nahezu eine Million Gulden wurden bereits in der vorerwähnten Bergwerksanlage, welche mit elektrischem Betriebe eingerichtet ist, investirt. Der koreanische Kaiser, welcher sich anfänglich eine Theilnahme an dem jeweiligen Reingewinne dieser Gesellschaft ausbedungen hatte, wurde im Jahre 1898 bewogen, auf diese Theilnahme gegen Bezahlung einer einmaligen Abfindungssumme von 200.000 fl. sowie einer jährlichen Rente von 25.000 fl. zu verzichten. Das deutsche Syndicat, an dessen Spitze die in Korea seit vielen Jahren etablirte und sehr bedeutende deutsche Firma E. Mayer & Co. steht, erwarb gleichfalls Goldminenconcessionen im Jahre 1897 in der Provinz Keng-Wên, im nordöstlichen Theile der Halbinsel, wo bereits mehrere deutsche Bergbauingenieure mit der Anlage der Bergwerksbetriebe beschäftigt sind. Die Förderung in den letzteren gab schon während der kurzen Zeit ihres Bestandes sehr erfreuliche Resultate. Das englische Syndicat erhielt schliesslich die Concession, sich in einer beliebigen Provinz des Landes, ausgenommen jener, in welcher die vorerwähnten Syndicate Bergbau betreiben, eine Fläche von 260.000 englischen Quadratmeilen auszuwählen, innerhalb welcher dem Syndicat das Recht zustehen soll, alle vorfindlichen Mineralien und Edelsteine für die Dauer von 25 Jahren und gegen

Entrichtung von 25 Percent des Reingewinnes an die koreanische Staatsregierung auszubeuten.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass Korea noch ausgedehntere und reiche Mineralschätze für andere Syndicate birgt, und dass auch die koreanische Regierung mit Rücksicht auf die precäre Lage ihrer Finanzen geneigt ist, weitere Bergbauconcessionen an fremde Capitalisten zu vergeben. Unternehmungslustigen und auf dem Gebiete des Bergbaues fachkundigen Capitalisten unseres Vaterlandes würden sich in Korea noch sehr günstige Aussichten für reichlichen Gewinn bieten.

Schiffahrt.

Die Küstenschiffahrt Koreas liegt fast ausschliesslich in den Händen der zahlreichen koreanischen, japanischen und chinesischen Dschunken. Von modernen Fahrzeugen kommen lediglich mehrere Dampfer in Betracht, welche zwar der koreanischen Regierung gehören, doch von der obenerwähnten deutschen Firma E. Mayer & Co. für die Waarenverfrachtung gechartert sind. In Folge der zunehmenden Eröffnung neuer Vertragshäfen ist die Küstenschiffahrt im Wachsen begriffen und verzeichnete schon im Jahre 1898 eine nicht unbedeutende Vermehrung. Die Schiffahrt zwischen Korea und dem Auslande, insbesondere Japan und Wladiwostok, wird fast ausschliesslich durch japanische und eine russische Schiffahrtsgesellschaft besorgt. Unter ersteren ist vor Allem die Nippon Yusen Kaisha zu erwähnen, welche zwei regelmässige, alle zwei Wochen verkehrende Linien Kobe—Nagasaki—Fusan—Gensan—Wladiwostok sowie Nagasaki—Fusan—Chemulpo—Chefoo und zurück besitzt.

Die russische Schiffahrtsgesellschaft, welche gleichfalls eine zweiwöchentliche Linie Wladiwostock—Fusan—Gensan—Chemulpo—Chefoo unterhält, ist die schon an anderer Stelle erwähnte Russian Steam Navigation Co. for the East, vormals Scheweleff & Co. In Folge der allgemeinen Zunahme des Aussenhandels Koreas zeigte auch der Schiffahrtsverkehr daselbst im Jahre 1898 eine namhafte Vermehrung, indem die Anzahl der während dieses Zeitraumes in den koreanischen Vertragshäfen eindeclarirten Dampfer 1164 mit einem Tonnengehalte von 586.892 *t*, gegenüber 815 Dampfern mit einem Raumgehalte von 546.546 *t* im Jahre 1897 betrug. Die erste Stelle nahmen hierin die japanische Flagge mit 758 eindeclarirten Dampfern und 448.476 *t* ein, sodann folgten die koreanische mit 344 Dampfern und 81.059 *t*, die russische mit 32 Dampfern und 29.613 *t*. Der Rest vertheilte sich auf deutsche, nor-

wegische und englische Schiffe, welche in freier Schiffahrt die koreanischen Häfen anliefen.

Währung.

Die koreanische Währung hat, was deren Unvollständigkeit anlangt, vielfache Aehnlichkeit mit jener Chinas. Der aus Kupfer und Blei gegossene Käsch bildet auch in Korea die einzige, überall im Umlauf befindliche Münze. Unter dem Einflusse fremdländischer Berather, welche die koreanischen Herrscher in jüngster Zeit nacheinander behufs Ordnung ihrer zerrütteten Finanzen bestellten, unternahm die koreanische Regierung wiederholt Versuche, andere auf moderner Basis beruhende besondere Silberwährungen einzuführen, und hielt zu diesem Zwecke auch modern eingerichtete Münzprägeanstalten. Die diesbezüglichen Versuche schlugen jedoch zumeist fehl, und die Folge hievon ist, dass in den einzelnen Theilen Koreas die verschiedenartigsten koreanischen Münzen circuliren. Für den Handel und Verkehr in den Vertragshäfen sowie insbesondere für den Aussenhandel kommen lediglich die japanischen Yen sowie die in den chinesischen Vertragshäfen circulirenden amerikanischen Dollars in Betracht, welche beiden Währungswerthe auch von der koreanischen Zoll- und Regierungsbehörde als legale Zahlungsmittel angenommen werden.

Das Bankwesen ist lediglich in den Vertragshäfen ausgebildet und liegt in den Händen japanischer Banken, welche dortselbst Filialen errichtet haben. Die bedeutendsten sind darunter die Erste japanische Nationalbank, die 18., 58. Bank u. s. w. Die russisch-koreanische Bank, welche vor circa zwei Jahren seitens der russisch-chinesischen Bank zur Förderung des russischen Handels in Korea zur Gründung gelangte, wurde nach wenigen Monaten ihres Bestandes wieder aufgelassen.

Aussenhandel Koreas.

Der Werth des gesammten Aussenhandels Koreas belief sich im Jahre 1898 auf ca. 30 Millionen Gulden, gegenüber $28^1/_2$ im Vorjahre. Die darin zum Ausdrucke kommende Zunahme des Handels wurde zumeist durch eine gesteigerte Handelsthätigkeit zwischen den einzelnen koreanischen Vertragshäfen, wie nicht minder durch eine wachsende Goldausfuhr hervorgerufen. Dieselbe betrug im Jahre 1898 2·8 Millionen, gegenüber 2·4 Millionen im Jahre 1897. Die wichtigste Rolle in der Ausfuhr Koreas spielten die Producte der Landwirthschaft, unter welchen Reis, Bohnen, Ginseng, Weizen, Hirse, ferner Ochsenhäute, Gallnüsse, Seetang und andere Fischereiproducte zu nennen sind. Der Export dieser Producte zeigte auch im Jahre 1898 keine namhafte Veränderung und ist der Eintritt eines



Aufschwunges in denselben nicht eher zu erwarten, als bis eine gründliche Verbesserung der wirthschaftlichen Verhältnisse dieses Landes platzgegriffen hat. Die vorerwähnte Ausfuhr Koreas nimmt fast ausschliesslich ihren Weg nach den benachbarten Ländergebieten China, Japan und Russland.

Der Import von Korea bewerthete sich im Jahre 1898 gegen 14 Millionen im Vergleiche zu 12 Millionen im vorhergehenden Jahre. Die Hälfte hievon entfiel in beiden Zeiträumen allein auf die Einfuhr von Textilwaaren, unter welchen Shirtings, Sheetings und Garne die wichtigste Rolle spielten. Waren bisher noch vor wenigen Jahren fast zwei Drittel des gesammten Textilimportes Koreas englischer Provenienz, so verringert sich nunmehr zusehends der Antheil letzterer in Folge der wachsenden Concurrenz Japans und dessen Textilindustrie. Die Einfuhr von Metallwaaren hat sich gleichfalls in den letzten Jahren von 674.000 fl. auf 684.000 fl. im Werthe gehoben und besteht zum überwiegenden Theile aus dem Bezuge alten Eisenmateriales, aus welchem die koreanischen und japanischen Schmiede die primitiven Ackerbau- und Handwerkzeuge herstellen. Die Einfuhr von Petroleum erfuhr im Jahre 1898 lediglich unter der Einwirkung ungünstigerer Marktverhältnisse eine Abschwächung. Bemerkenswerth ist, dass neben amerikanischem und russischem Petroleum auch japanisches auf die koreanischen Märkte gelangt. Trotz seines wohlfeileren Preises ist es doch in Folge seiner geringen Qualität nur schwer verkäuflich. Andere wichtige Artikel der Einfuhr sind: Seidenwaaren aus China und Japan, Grastuch aus China, Eisenbahn- und Bergbaumaterialien sowie dazugehörige Maschinen aus Amerika, England und Deutschland, Holz und Baumaterialien aus Japan, Amerika und Russland, Zündhölzchen aus Japan, Kerzen und Seife aus England, Zucker aus Deutschland etc.

Japans Handel mit Korea.

Wie aus dem Vorhergesagten erhellt, ist der Handel keiner fremden Macht in Korea so bedeutend als jener Japans. Dies ist umsomehr in Berücksichtigung zu ziehen, als der commercielle Einfluss des Mikadoreiches noch immer in Zunahme begriffen ist und die japanische Industrie und Schiffahrt daselbst ein gewinnreiches Feld ihrer Thätigkeit finden. Die mächtige Concurrenz, welche die englischen Textilwaaren gegenüber den japanischen in Korea fanden, wurde schon an anderer Stelle erwähnt. Die Einfuhr von japanischen Garnen z. B. steigerte sich in den drei Jahren 1896—98 von 402.000 fl. auf 1,199.000 fl. ö. W. Eine ähnliche Zunahme der

japanischen Provenienzen zeigte sich auch in der Einfuhr zahlreicher anderer Artikel. Diese Verhältnisse sind jedoch nicht allein auf die vortheilhafte Nähe des Mikadoreiches und seiner günstigen Schiffahrtsverbindungen mit Korea als vielmehr auch auf die namhafte Anzahl japanischer Kaufleute und Gewerbsleute zurückzuführen, welche in den koreanischen Vertragshäfen ansässig sind und daselbst an Rührigkeit und Intelligenz ersetzen, was hievon dem Eingebornen fehlt. Ebenso wie die japanischen Fischer in Korea zur Förderung ihrer Fischerei daselbst einen grossen, von der Regierung subventionirten Fischereiverband gebildet haben, besitzen die in den koreanischen Vertragshäfen etablirten japanischen Kaufleute auch eigene japanische Handelskammern. Neben Japanern und Chinesen, welche insbesondere den kleinen Detailhandel betreiben, haben sich auch Angehörige anderer fremder Staaten in den koreanischen Vertragshäfen niedergelassen. So besteht z. B. in Chemulpo schon seit einer Reihe von Jahren die deutsche Firma E. Mayer & Comp., welche in allen Theilen Koreas ihre eigenen Vertreter besitzt. Daneben zählt Chemulpo auch britische Firmen, ferner kleinere, amerikanische, russische Handelshäuser etc.

Die koreanischen Vertragshäfen Chemulpo, Fusan und Gensan.

Unter den koreanischen Vertragshäfen nimmt Chemulpo, von den Japanern Jinshu, von den Chinesen Jenchuan genannt, die erste Stelle ein. Chemulpo ist an der Westküste Koreas, an der Mündung des Hanflusses gelegen, welcher in seinem Unterlaufe schiffbar ist. Eine Strecke von 54 englischen Meilen stromaufwärts befindet sich Mapu, der Landungsplatz für die koreanische Hauptstadt Seoul, welche ca. 3 englische Meilen landeinwärts sich erhebt. Als im Jahre 1883 Chemulpo zuerst für den fremden Handel eröffnet wurde, war es ein bescheidenes koreanisches Fischerdorf, gegenwärtig kann es eine blühende, theilweise auch europäisch angelegte Stadt mit mehr als 2500 Japanern, 600 Chinesen und mehr als 4000 Koreanern genannt werden. Chemulpo ist der Ausgangspunkt des wichtigsten Handelsweges, welcher von der Seeküste nach der Hauptstadt führt, von wo sich die übrigen Strassen nach den verschiedenen Theilen des Landes abzweigen. Demzufolge vermittelt Chemulpo insbesondere den gesammten Aussenhandel des nördlichen und mittleren Korea, und liefen daselbst im Jahre 1898 mehr als 800 Dampfer mit einem Tonnengehalte von 25.600 *t* ein.

Der zweitwichtige Vertragshafen Koreas, *Fusan*, liegt an der Südspitze der Halbinsel, und trennen denselben

nur 48 Seemeilen von dem nächsten japanischen Territorium, der Insel Tsushima, welche bei reinem Wetter auch vom koreanischen Festlande gesehen werden kann. Auf Grund des koreanisch-japanischen Vertrages vom Jahre 1876 war Fusan überhaupt der erste koreanische Hafen, welcher dem fremden Handel eröffnet wurde, wurde an Bedeutung jedoch bald von dem vorbesprochenen Hafen Chemulpo überholt. Fusan besitzt auch das älteste japanische Settlement, welches bereits im Jahre 1483 zur Errichtung gelangt war. Das japanische Settlement, welches sich am Ende des äusserst geräumigen und geschützten Hafens von Fusan befindet, bietet hinsichtlich seiner Reinlichkeit und Ordnung einen wohlthuenden Contrast gegenüber der koreanischen Stadt, welche sich weiter landeinwärts erhebt und lediglich aus zerfallenen Lehmhütten besteht. Zum Schutze seiner Staatsangehörigen besitzt Japan das Recht, sowohl in Fusan als auch in dem noch an nächster Stelle zu besprechenden Hafen Gensan eine Garnison zu halten, welche sich gegenwärtig in beiden Settlements auf je ca. 300 Mann Infanterie beläuft. Die Zahl der im Settlement von Fusan ansässigen Japaner wird auf ca. 7000 Köpfe geschätzt, wozu noch eine fluctuirende Bevölkerung von mehr als 4000 japanischen Fischern kommt. Die Verwaltung der Settlements liegt in den Händen einer von den ansässigen Japanern gewählten Municipalität, welche der Oberaufsicht des dortigen japanischen Consuls untersteht. Die commercielle Bedeutung Fusans liegt darin, dass es der wichtigste Vertragshafen im Süden der Halbinsel ist und somit den gesammten Handel dieses wirthschaftlich sehr reichen Theiles Koreas in sich concentrirt.

Gensan. Das im Vorstehenden Gesagte kann hinsichtlich des nordöstlichen Theiles Koreas für den daselbst gelegenen Vertragshafen Gensan gelten, dessen natürlicher Hafen an Grossartigkeit und Schutz, welchen er der Schiffahrt bietet, jenen von Fusan noch übertrifft. Am nördlichen Ende der ausgedehnten Hafenbai erstreckt sich eine zweite, womöglich noch besseren Schutz und Ankergrund gewährende Bucht in das Festland, die sogenannte Bucht von Port-Lazareff, von deren Abtretung an Russland behufs Errichtung einer Flottenstation wiederholt in früheren Jahren die Rede war. Das japanische Settlement in Gensan ist bei weitem kleiner als jenes in Fusan und dürfte gegen 3000 Angehörige des Mikadoreiches zählen. Anderthalb Meilen landeinwärts ist die koreanische Stadt gelegen, deren Wochenmärkte für den Geschäftsverkehr Gensans sehr wichtig sind. Auf den-

selben bringen die Eingeborenen aus den benachbarten Provinzen der Halbinsel ihre Waaren zum Verkaufe, unter welchen insbesondere Felle von Tigern, Leoparden, Wildkatzen, Wölfen, Füchsen etc. die erste Stelle einnehmen. Die reich bewaldeten Gebirge im Nordosten Koreas, die Dschungeln und Dickichte an der Küste bergen nämlich die grössten Gattungen von Tigern und Leoparden. Diese Felle werden lediglich getrocknet, von japanischen, chinesischen und russischen Händlern in Gensan zu sehr billigen Preisen eingekauft und nach Wladiwostok oder Nagasaki zur weiteren Verschiffung nach Europa oder Amerika gebracht. Zu den vorbesprochenen drei Vertragshäfen kamen im Jahre 1898 zwei neue, Chinampo und Mokpo, hinzu. Ersterer ist an der Westküste der Halbinsel, südlich vom Yaluflusse, letzterer an der Südküste, westlich von Fusan an der Mündung des schiffbaren Flusses Mongtan gelegen. Beide Plätze haben sehr fruchtbare Theile Koreas als Hinterland und gelten schon seit Langem als wichtige Ausfuhrplätze koreanischer Producte, so insbesondere von Getreide, Reis, Tabak, Bohnen, Baumwolle etc. Neuesten Nachrichten zufolge steht die Eröffnung weiterer Vertragshäfen bevor, als welche mehrere Plätze an der Südküste sowohl als auch an der Ostküste der Halbinsel genannt werden.

Walfischfang.

Dem häufigen Vorkommen von Walfischen an der Süd- und Ostküste Koreas wurde in den letzten Jahren seitens russischer Walfischfänger gesteigerte Aufmerksamkeit geschenkt, und bildete sich vor Kurzem eine russische Gesellschaft zum Walfischfange in den koreanischen Gewässern. Die koreanische Regierung überliess derselben pachtweise geeignete Terrains in einigen wichtigeren Hafenplätzen, um daselbst Stationen und Depôts zum Walfischfange einzurichten. Für jeden gefangenen Wal hat die Gesellschaft der koreanischen Regierung den Betrag von 22 fl., als einmalige Zollabfindung ca. 110 fl. monatlich zu entrichten. Das Fleisch der Wale wird zumeist nach Japan exportirt, wo es als Nahrungsmittel consumirt, das Fischbein nach Europa und Amerika verschifft. Die Ausfuhr von Walfleisch aus Korea nach Japan belief sich im abgelaufenen Jahre auf ca. 24.000 fl. im Werth.

Ein unzweifelhaftes Symptom für die zunehmende wirthschaftliche Aufschliessung Koreas ist auch die Concession und der Bau von Eisenbahnen daselbst. Die erste Concession für eine solche von dem Vertragshafen Chemulpo nach der Hauptstadt Seoul wurde vor meh-

reren Jahren einem amerikanischen Syndicat ertheilt, von welchem auch der Bau in Angriff genommen und grösstentheils durchgeführt wurde. Knapp vor der Bauvollendung gelang es jedoch den Japanern, welche aus wirthschaftlichen Rücksichten den Betrieb dieser wichtigen Bahnlinie nicht einer fremden Gesellschaft überlassen wollten, sich in den Besitz dieser Bahnlinie zu setzen, und wurde dieselbe von einem japanischen Syndicate käuflich erworben. Letzteres erhielt zu gleicher Zeit seitens der koreanischen Regierung die Bewilligung, obige Bahnlinie von der Hauptstadt quer durch die Halbinsel nach deren Südspitze Fusan fortzusetzen. Eine amerikanische Gesellschaft errichtete im abgelaufenen Jahre eine elektrische Tramway in den Strassen von Seoul, welche noch acht englische Meilen in das Innere des Landes führt. Vor drei Jahren hatte schliesslich auch eine französische Gesellschaft die Concession für den Bau einer Eisenbahn vom Yaluflusse, der chinesisch-koreanischen Grenze im Norden der Halbinsel über die Hauptstadt Seoul nach der Südspitze, dem Vertragshafen Fusan, erhalten. Da die in Rede stehende Gesellschaft den Bau dieser Linie nicht in der vorgeschriebenen Frist in Angriff nahm, wurde diese Concession für erloschen erklärt und theilweise auf vorerwähntes japanisches Syndicat übertragen. Schliesslich haben auch die an anderer Stelle genannten, fremdländischen Goldbergbau-Syndicate die Bewilligung erhalten, ihre Bergwerke durch Schienenstränge mit den nächstgelegenen Vertragshäfen zu verbinden, so zwar, dass in den nächsten Jahren ein zunehmender Bedarf an Eisenbahnmaterialien in Korea eintreten und die Halbinsel bald in den Besitz eines kleinen, aber sehr günstig angelegten Eisenbahnnetzes kommen wird.

Aussichten.

Betrachtet man die gegenwärtige Lage des jüngsten und kleinsten Kaiserthums am äussersten Osten Asiens, so scheint es, als ob nur wenige Aussichten für eine gedeihliche Entwicklung moderner Cultur und fremden Handels daselbst vorhanden wären. Staatsgewalt und Staatswesen befinden sich in einem Zustande vollständiger Zerrüttung und Ohnmacht, die eingeborene Bevölkerung legt ihren Hang zum Müssiggange und Sorglosigkeit nicht ab, die Grenzen des Landes selbst sind von den mächtigen Nachbarn China, Japan und Russland umgeben, welche eifersüchtig auf dieses Gebiet wachen und es auch wirthschaftlich fast vollständig beherrschen. Gleichwohl würde man fehlgehen, wenn man diesem Lande und den commerciellen und indu-

striellen Bestrebungen anderer fremder Länder jede Zukunft daselbst absprechen würde. Ist auch der wirthschaftliche Wettbewerb Japans und Chinas in Korea sehr bedeutend und mächtig, so gibt es doch eine Reihe von Artikeln, in welchen derselbe nicht in Betracht kommt, und die jüngsten Erfolge deutschen, amerikanischen und englischen Unternehmungsgeistes haben in Korea gezeigt, dass auch die Concurrenz Japans zu durchbrechen ist. Mehr als in irgend einem anderen Lande Asiens fehlt es in Korea noch an Intelligenz und Capital, um die reichen Bodenschätze zu erschliessen und namhaften Gewinn zu ernten. Wenn auch kein einziger österreichischer oder ungarischer Staatsangehöriger noch in Korea ansässig ist, keine Schiffe unter nationaler Flagge, unsere Kriegsschiffe ausgenommen, die Küsten dieser Halbinsel anlaufen und auch vielleicht noch keine directen Handelsbeziehungen zwischen unserer Monarchie und Korea bestehen, so darf dies unsere commerciellen Kreise nicht abschrecken, sondern muss dieselben eher ermuntern, auch dieses vielfach vernachlässigte überseeische Absatzgebiet aufzusuchen.

Sibirien.

Den Antritt meines mehrmonatlichen europäischen Urlaubes im vergangenen Sommer benützte ich, um nicht auf einer der gewöhnlichen Weltverkehrsrouten, sondern über Sibirien in die Heimat zurückzukehren. Da die östlichste Endstrecke der sibirischen Eisenbahn, d. i. jener Theil derselben, welcher von Transbaikalien quer durch die chinesische Mandschurei nach Port-Arthur und Talienwan führt, erst im Bau begriffen, die Durchquerung dieses Theiles Chinas zu Pferd äusserst schwierig und zeitraubend war, so zog ich vor, den Baikalsee und Irkutsk, den gegenwärtigen Endpunkt, bis zu welchem die sibirische Eisenbahn bereits im regelmässigen Betriebe steht, auf der bisher auch wirthschaftlich wichtigsten Verkehrsoute Russlands in Nordostasien, d. i. via Wladiwostok, der Ussuri-Eisenbahn, dem Amurstrome und der sibirischen Heeresstrasse quer durch Transbaikalien zu erreichen. Ich bemerke, dass ich diese Reise am 1. Juni v. J. von Shanghai antrat, am 12. Juni in Wladiwostok eintraf, somit zur Durchquerung der sibirischen Gebiete die günstigste Jahreszeit in diesen Erdstrichen, den zwar kurzen, aber herrlichen sibirischen Sommer zur Verfügung hatte. Ich schliesse hier gleich einige Bemerkungen über das Klima Wladiwostoks und der russischen Küstenprovinz am Stillen Ocean im Allgemeinen an. Wiewohl Wladiwostok unter dem 43. Grad nördlicher Breite, somit südlicher als Florenz gelegen ist, besitzt es doch in Folge des seine Küsten bespülenden Polarstromes ein sehr rauhes Klima, und sinkt das Quecksilber im Winter nicht selten auf 30° C. unter dem Gefrierpunkt. Die durchschnittliche Wintertemperatur Wladiwostoks beträgt — 12, die durchschnittliche

Sommertemperatur + 18, jene im gesammten Jahre nur 4·5° C Dies schliesst jedoch nicht aus, dass die Stadt im Juli und August oft sehr heisse Sommertage zu verzeichnen hat. Gegen Sonnenuntergang tritt jedoch auch an diesen Tagen fast regelmässig eine starke und plötzliche Kühlung ein, nicht selten auch Nebel, welcher die Stadt bis zum nächsten Morgen in einen dichten Schleier hüllt. Im Winter, welcher sich in Wladiwostok sowie im gesammten Gebiete der russischen Küstenprovinz durch wenig Schnee, aber durch grosse trockene Kälte auszeichnet, gefrieren selbstverständlich Hafen und umliegende Meerestheile vollständig ein. Durch eigens construirte, mächtige Eisbrecher ist es nunmehr seit zwei Jahren der russischen Marineverwaltung gelungen, auch während des strengsten Winters eine Fahrrinne im Hafen und somit denselben sowohl für die Kriegsschiffe als auch für die Handelsschiffe offen zu halten. Vor 40 Jahren noch ein elendes Fischerdorf, wurde dasselbe erst im Jahre 1860 von russischen Truppen besetzt. Der damalige russische Generalgouverneur Ostsibiriens und der Amurprovinz, der geniale Graf Murawieff, welcher schon damals die grosse Bedeutung des Küstenbesitzes am Stillen Ocean für Russland erkannte, gründete an der Bucht Peter des Grossen die erste russische Niederlassung und legte derselben in Vorausahnung ihrer künftigen Bedeutung den stolzen Namen Wladiwostok bei, was in der russischen Sprache „Beherrscherin des Ostens“ bezeichnet. Ungeachtet ihrer günstigen Lage machte jedoch die junge Ansiedlung anfangs nur langsame Fortschritte, eine Thatsache, welche hauptsächlich darauf zurückzuführen ist, dass die viel älteren Stationen Russlands in Nordostasien, Petropawlowsk auf Kamtschatka sowie Nikolajewsk an der Amurmündung noch Handel und Verkehr in sich concentrirt hielten. Erst als Russland anfieng, den Schwerpunkt seiner Macht mehr nach Süden, näher an die Grenzen Chinas, Japans und Koreas zu verlegen, die Festungswerke von Nikolajewsk aufliess, seine Kriegsdepots nach Wladiwostok verlegte, nahm letzterer Hafen einen rapiden, sehr stark an amerikanische Verhältnisse erinnernden Aufschwung. Die innere Hälfte des Hafenbassins, des sogenannten „Goldenen Hornes“, wurde als Kriegshafen erklärt, je ein schwimmendes und ein trockenes Dock errichtet, Wladiwostok von der Land- und Seeseite stark befestigt und damit Tausende von Arbeitern, Soldaten, Officiere und Beamte dahin gezogen. Mit der zunehmenden Colonisation des fruchtbaren

Ussurigebietes durch Kosaken und russische Auswanderer gelangte Wladiwostok auch in den Besitz eines entwicklungsfähigen Hinterlandes.

Als vollends der Bau eines directen Schienenstranges zwischen dem europäischen Russland und der Küste des Stillen Oceans beschlossen und Wladiwostok als Endpunkt desselben bestimmt wurde, schien es, als ob es nahe daran wäre, den von seinem Gründer erhaltenen Namen zu rechtfertigen. Durch die Erwerbung Port-Arthurs und Talienwans seitens Russlands und durch die dadurch herbeigeführte Aenderung der Trace der sibirischen Eisenbahn, welche von Transbaikalien nicht längs des Amurstromes über Chabarowsk und die schon fertiggestellte Ussurieisenbahn nach Wladiwostok, sondern quer durch die chinesische Mandschurei nach dem neuen russischen Kriegshafen im Golfe von Petschili laufen sollte, trat ein wichtiger Umschwung ein. Wenn auch eine Zweiglinie von der mandschurischen Eisenbahn nach Nikolsk zu der Ussurieisenbahn gebaut, somit auch Wladiwostok in directe Verbindung mit der grossen sibirischen Eisenbahn gesetzt wird und als östlichster Endpunkt derselben betrachtet werden kann, so muss es diese Rolle doch nunmehr mit Port-Arthur und Talienwan theilen. Dazu kommt, dass Port Arthur gleichfalls zum russischen Kriegshafen erklärt und mit Rücksicht auf seine äusserst vortheilhafte Lage zahlreiche Kriegsdepots von Wladiwostok dahin verlegt wurden. In Anbetracht dieser Umstände wurden in jüngster Zeit wiederholt Befürchtungen eines Rückganges, zumindest eines Stillstandes in der weiteren Entwicklung dieser Stadt laut. Diese Besorgnisse müssen aber zumindest als übertrieben bezeichnet werden, da der Umstand allein, dass die nördlich von Wladiwostok gelegene russische Amurprovinz mit ihren reichen Bodenschätzen einer zunehmenden, wirthschaftlichen Erschliessung sich erfreut, der Waarentransport von und nach diesem Gebiete auf dem Amurstrome nur auf die in Wladiwostok endigende Ussuribahn concentrirt ist, letzterem Platze für absehbare Zeiten eine namhafte und wachsende Handelsbewegung sichert.

Schiffahrt. In Uebereinstimmung mit der wachsenden Bedeutung Wladiwostoks als Handelsplatz ist auch dessen Handelsschiffahrt in starker Zunahme begriffen. Während die Zahl der in Wladiwostok ein- und ausgelaufenen Schiffe im Jahre 1895 erst 168 mit Waarenladungen im Gewichte von 58.495 *t* betrug, so vermehrte sich dieselbe im folgenden Jahre bereits auf 532 Schiffe mit 251.081 *t*

Waarenladungen. Diese rapide Zunahme des Waarenverkehres, von welchem fast zwei Drittel auf den Import entfielen, war hauptsächlich durch den gesteigerten Bedarf von Baumaterialien sowohl für die in Wladiwostok zur Errichtung gelangenden Marineetablissements als auch insbesondere für den Bau der Ussurieisenbahn und der Transbaikaleisenbahn hervorgerufen. Der Nationalität der Flagge nach entfielen von der vorerwähnten Zahl: 81 auf die deutsche, 78 auf die russische, 56 auf die japanische, 28 auf die norwegische, 13 auf die britische, je 4 auf die amerikanische und dänische, 2 auf die koreanische, 1 auf die österreichisch-ungarische Flagge.

Dass selbst im fernsten russischen Nordostasien die deutsche Handelsflotte jene aller übrigen Staaten übertrifft, ist auch dort der Energie und Ausdauer der deutschen Kaufleute zu verdanken, welche frühzeitig sich daselbst etablirt haben und deren Firmen heute zu den angesehensten des Platzes zählen. Deutsche Schiffe vermitteln theilweise den Waarenverkehr mit den russischen Ostseehäfen, insbesondere Riga, selbst Odessa. Ausserdem unterhalten mehrere deutsche Firmen auch regelmässige Schiffahrtslinien zwischen Wladiwostok einerseits, Shanghai, Hongkong, der Insel Sachalin, Japan andererseits. Hiebei ist gleichwohl die zunehmende Entwicklung und Concurrenz der russischen Handelsflotte in Berücksichtigung zu ziehen, zu deren Förderung die russische Cabotage unter fremder Flagge verboten, vom 1. Jänner nächsten Jahres die Schiffahrt zwischen russischen Häfen, also auch z. B. die Schiffahrt zwischen den russischen Ostseehäfen und Wladiwostok nur auf Schiffe unter russischer Flagge beschränkt werden wird. Die wesentlichste Stütze der russischen Schiffahrt in Ostasien ist die bekannte freiwillige russische Flotte, deren Ursprung darauf zurückzuführen ist, dass in den Siebzigerjahren einige patriotische Bürger von Odessa und Cherson einige Dampfer erbauten und der Regierung im Kriegsfalle für Transport- und Kreuzerzwecke zur Verfügung stellten. Hiefür verpflichtete sich die russische Marineverwaltung, auch in Friedenszeiten diese Schiffe durch Marineofficiere als Commandanten befehligen zu lassen und diesen Dampfern alle ihre eigenen Waarentransporte, insbesondere auch die Sträflings- und Auswanderertransporte nach der wachsenden Colonie in Nordostasien zuzuwenden. Da die Erbauer der Schiffe auf jeden Gewinn verzichten, denselben vielmehr stets zur Erbauung neuer Dampfer verwenden, verfügt die Gesell-

schaft gegenwärtig schon über eine Flotte von 14 grossen Seedampfern mit einem gesammten Tonnengehalte von 123.000 *t*. Darunter befinden sich modern eingerichtete Personendampfer, wie „Moskwa", „Kiew", bis zu 10.000 *t* Raumgehalt, 16.000 indicirten Pferdekräften und Raum für 74 Kajütenpassagiere. Die Gesellschaft unternimmt fahrplanmässig jährlich 24 directe Fahrten von Odessa nach Wladiwostok, wobei sie auch Port-Arthur und Talienwan berührt. Zur Zurücklegung der directen Strecke Odessa—Wladiwostok (ohne Berührung von Port-Arthur) benöthigen die Dampfer, welche bis zu 16 Knoten Geschwindigkeit besitzen, ca. 39 Tage.

Von vaterländischen Dampfern kamen lediglich solche der Ungarischen Rhedereigesellschaft „Orient" in Fiume zu wiederholtenmalen nach Wladiwostok. Bei meiner Ankunft daselbst fand ich auch einen österreichischen Dampfer, und zwar den Dampfer „Anna" der Rhederei Cosulich & Co. in Triest vor, welcher unter der Charter einer deutschen Firma in Wladiwostok von Hamburg Maschinen, Salz und Stückgüter dahin gebracht hatte und von dort nach der Insel Sachalin gehen sollte, um daselbst Kohlen für Port-Arthur zu laden. Wie mir der Commandant des Schiffes, selbst ein Mitglied der Familie Cosulich, versicherte, erzielte der Dampfer einen sehr ansehnlichen Gewinn, welcher Umstand die Eigenthümer veranlasste, noch zwei weitere Dampfer für Ostasien zu verchartern. Dies ist ein hinlänglicher Beweis, dass es an günstigen Frachtgelegenheiten für unsere vaterländische Schiffahrt nicht fehlt, sondern dass es nur an dem geringen Mangel des Unternehmergeistes unserer Rheder liegt, dass diese Frachtgelegenheiten nicht ausgenützt werden.

Handel.

Da Wladiwostok Freihafen ist, so fehlen eingehende Daten über die jährliche Handelsbewegung und muss man sich beschränken auf die im Zusammenhange mit der Schiffahrt publicirten Angaben. Demnach entfielen vom gesammten Importe im Jahre 1896 auf Häfen des europäischen Russlands 70.850 *t* oder 46 Percent, auf chinesische Häfen 46.750 *t* oder 19 Percent, auf japanische Häfen 38.948 *t* oder 11 $^1/_2$ Percent, auf andere Häfen der russischen Küstenprovinz und Sachalins 18.621 *t* oder 9 Percent, auf britische Häfen 16.356 *t* oder 8 Percent, auf deutsche Häfen 6946 *t* oder 3 Percent. Von der Ausfuhr gingen 43.739 *t* oder 86·9 Percent nach Sachalin, Nikolajewsk und anderen Häfen des russischen Nordostasiens, 5646 *t* oder 11 Percent nach China, 21129 *t* oder 2 Percent nach Japan.

Das namhafte Ueberwiegen der Einfuhr, welche fast um das Dreifache die Ausfuhr Wladiwostoks übertrifft, erklärt sich daraus, dass die Stadt noch immer in baulicher und wirthschaftlicher Entwicklung sich befindet, alljährlich namhafte Mengen von Baumaterialen, Kriegsvorräthen u. dgl. bezieht und als Sitz einer zahlreichen Militär- und Civilbevölkerung naturgemäss mehr Bedarf aufweist, als sie in Folge des noch wenig erschlossenen Hinterlandes an Waaren auszuführen vermag. Da der grösste Theil der Kriegsvorräthe aus Russland, mit Rücksicht auf das Ueberwiegen des russischen Elementes in der Bevölkerung auch alle nationalen Bedarfsartikel aus dem Mutterlande bezogen werden, so ist die namhafte Höhe des russischen Importes erklärlich. Die bedeutende Einfuhr aus den chinesischen und japanischen Häfen setzt sich zumeist aus Rohmaterialien, wie Baumwolle, Seide, Talg, Oele, nicht minder aus den Bedarfsartikeln der zahlreichen chinesischen und japanischen Staatsangehörigen zusammen, welche in Wladiwostok und Umgebung wohnen. Von den übrigen Häfen des russischen Territoriums kommen hauptsächlich Felle, Pelze, Häute, Holz, Fische, aus Sachalin auch Kohle nach Wladiwostok. Grossbritannien exportirt dorthin wie auch nach den übrigen Plätzen Ostasiens zumeist Textilwaaren (Manchestergoods), theilweise auch Maschinen und Eisengeräthschaften. Auf Deutschland entfällt die Lieferung einzelner, besonderer Textilwaaren, wie insbesondere billige Tücher, Decken, Kleiderstoffe, ferner Anilinfarben, Cement, Eisenwaaren, Kurzwaaren. Die Vereinigten Staaten von Amerika endlich exportiren hauptsächlich Mehl nach Wladiwostok, welches via Amurstrome bis weit nach Transbaikalien, selbst nach Irkutsk verfrachtet wird, ferner Conserven, Petroleum, Bergbaumaschinen etc. Namhafte Mengen vorgenannter Waarengattungen gelangen auch durch Vermittlung japanischer Häfen nach Wladiwostok zur Einfuhr, auf welchen Umstand hauptsächlich die namhafte Höhe des japanischen Importes zurückzuführen ist. So mächtig der Importhandel Wladiwostoks in den letzten Jahren sich entwickelt hat, so langsam nur nimmt der *Export* dieses Platzes zu, obwohl auch für denselben in diesem Zeitraume eine gesunde und stetige Erstarkung nicht zu verkennen ist. Die Verschiffung von ca. 87 Percent des gesammten Exportes nach Sachalin, Nikolajewsk und den übrigen Häfen der russischen Küstenprovinz stellt sich lediglich als eine Wiederausfuhr von nach Wladiwostok importirten Waaren dar, welche nach vorgenannten

Plätzen zur Befriedigung des dortigen, diesbezüglichen Bedarfes abströmen. Eine thatsächliche Ausfuhr von einheimischen Landesproducten und Erzeugnissen ist lediglich in den Ziffern des Exportes nach den chinesisch-japanischen Häfen sowie nach jenen des europäischen Russlands zu suchen, wobei zu bemerken ist, dass auch ein grosser Theil jener Waaren, welche nach Japan oder China gehen, nur zur Wiederverschiffung nach Europa bestimmt sind. Unter diesen Waaren nehmen Felle und Pelze (Tiger-, Panther-, Leoparden-, Wolfs-, Bärenfelle, Zobel-, Biber-, Wildkatzenpelze) und Pelze anderer Thiere des arktischen Nordens die erste Stelle ein, in zweiter Linie kommen Producte der Fischerei, insbesondere auch der an der russischen Küste des Stillen Oceans betriebenen Walfischfängerei, also Thran, Fischbein, getrocknete Fische, Caviar etc. Je mehr die Verbindungen Wladiwostoks mit seinem Hinterlande sich entwickeln, desto mehr wird auch der Ausfuhrhandel dieses Platzes sich vermehren.

An Bankinstituten besitzt Wladiwostok je eine Filiale der russisch-chinesischen Bank, der russischen Staatsbank sowie der sibirischen Handelsbank, welche in der Abwicklung von Waarengeschäften, Belehnung von Waaren, Finanzirung von Industrie- und Handelsuntnehmungen etc. eine eifrige Thätigkeit entfalten. Da Wladiwostok auch gegenwärtig noch als russische Festung gilt, werden daselbst ebenso wie in allen übrigen Städten Sibiriens keine Consularvertretungen fremder Mächte seitens der russischen Regierung zugelassen. Um ihre Staatsangehörigen daselbst jedoch nicht jedweden Schutzes entbehren zu lassen, haben mehrere fremde Mächte in jüngster Zeit zu dem Auskunftsmittel gegriffen, in Wladiwostok nationale Handelsagenturen zu errichten. Dieselben haben zwar vor Allem nur den nationalen Handel durch entsprechende Berichterstattung, Informationsertheilung etc. zu fördern, sind jedoch auch mit den Befugnissen der notariellen Amtsthätigkeit für ihre nationalen und anderen Rechte ausgestattet. Dermalen besitzen das Deutsche Reich, Japan, Belgien, Grossbritannien und die Vereinigten Staaten von Amerika solche Handelsagenten, welche zumeist Chefs bedeutender nationaler Handelsfirmen daselbst sind. Mit Rücksicht darauf, dass schon seit mehreren Jahren gelegentlich österreichische oder ungarische Handelsschiffe Wladiwostok anlaufen und überhaupt daselbst nicht ungünstige Aussichten zur Anknüpfung directer Geschäftsbeziehungen mit unserer Monarchie sich eröffnen, wäre die Bestellung eines vater-

ländischen Handelsagenten daselbst dringend geboten. Von bedeutenderen Handelsfirmen, sogenannten Firmen erster Gilde nach officieller russischer Bezeichnung, welche auch behufs Anknüpfung von neuen Geschäftsbeziehungen in erster Linie berücksichtigungswerth erscheinen, sind zu nennen von russischen Firmen Brüner, Kuznitzoff & Co., Lazarewitsch Semenoff, Scheweleff & Co., Tschuryn & Co., von deutschen Firmen Kunst & Albers, S. M. Langelütke; alle diese Firmen beschäftigen sich nicht nur mit dem Engroshandel, sondern auch theilweise, insbesondere die Firmen Kunst & Albers und Tschuryn & Co., mit dem Detailgeschäfte, zu welchem Zwecke sie sowohl in Wladiwostok, als auch in den übrigen wichtigeren Plätzen des russischen Territoriums in Nordostasien grosse Niederlagen besitzen.

Obwohl mir keine directen Geschäftsverbindungen zwischen unserer Monarchie und Wladiwostok bekannt wurden, so unterliegt es keinem Zweifel, dass verschiedene vaterländische Erzeugnisse auf indirectem Wege, d. i. über Hamburg, Bremen, London dorthin gelangen, und gilt diese Thatsache insbesondere für den Export von Leder- und Galanteriewaaren, Hüten, Handschuhen, Seife, Parfümerien etc. Eine weitaus grössere Anzahl solcher Artikel wäre daselbst noch absetzbar, wenn Oesterreich-Ungarn in dieser russischen Colonie gleich den übrigen fremden Industriestaaten durch nationale Kaufleute vertreten wäre, zu deren Etablirung sich nicht ungünstige Aussichten, insbesondere im Import- und Detailgeschäfte in Wladiwostok, bieten. Die wichtigsten Anforderungen, welche an einen jungen vaterländischen Kaufmann zu stellen wären, welcher sich entschliessen würde, sich dort dauernd niederzulassen, wären volle Kenntniss der russischen Sprache und vorhergegangener längerer Aufenthalt sowie Erfahrung in Russland, nicht minder entsprechend reichliche Geldmittel, da das Leben in Wladiwostok auch gegenwärtig noch sehr theuer ist, wenn auch der Verdienst und Gewinn dementsprechend hoch ist.

Ussuribahn.

Wie ich schon in der Einleitung bemerkte, verbindet die Ussuribahn Wladiwostok mit Chabarowsk am Amurstrome. Als die östlichste Bahn der alten Welt, am äussersten Ende europäischer und asiatischer Cultur, inmitten der undurchdringlichen Urwälder und Sümpfe des Ussurigebietes, konnte sie auch nur mit grossen Schwierigkeiten in den Jahren 1891—1897 erbaut werden. Die Anlage der Bahn, welche eine Gesammtlänge von 764 *km* besitzt, somit der Bahnstrecke Triest—Wien—

Prerau entspricht, erfolgte auf Staatskosten, hauptsächlich auch durch Sappeur- und Eisenbahntruppen, wie auch gegenwärtig noch der Betrieb der gesammten Ussuribahn vom ostsibirischen Eisenbahnregiment besorgt wird. Wiewohl Personen- und Frachtenverkehr auf dieser Bahnlinie im Wachsen sind, so verkehrt auf der gesammten Strecke Wladiwostok—Chabarowsk nur jeden zweiten Tag ein directer, beschleunigter Personenzug, welcher Zug diese Strecke in 30 Stunden zurücklegt, dafür aber auch mit allem Comfort europäischer Expresszüge, insbesondere mit Schlaf- und Speisewaggons, ausgestattet ist.

Nikolsk

Die bedeutendste Stadt im Ussurigebiete ist Nikolsk, im südlichen Theile desselben, in der äusserst fruchtbaren Ebene gleichen Namens gelegen. Die Stadt besitzt gegenwärtig gegen 10.000 Einwohner und hat mit Rücksicht darauf, dass hier die Verbindungslinie von der Ussuribahn zur mandschurischen und sibirischen Eisenbahn abzweigt, eine namhafte Zukunft. Die Stadt unterhält einen sehr lebhaften Handel mit Korea sowie mit der chinesischen Mandschurei, woher hauptsächlich Vieh, Pferde, Bohnen, Seide, Zink, Tabak bezogen werden. Zum Eintausche hiefür gelangen Manufacturwaaren aller Art, Anilinfarben, Eisengeräthschaften, Petroleum etc. Es unterliegt keinem Zweifel, dass dieser Handelsverkehr durch die Vollendung der vorerwähnten Verbindungslinie zur sibirischen Eisenbahn eine namhafte Steigerung erfahren wird. Die in Rede stehende Verbindungsstrecke ist von Nikolsk aus bis zur chinesischen Grenze bereits fertiggestellt und durchzieht bis zu ihrer Einmündungsstation Petune in die Hauptlinie der sibirischen Eisenbahn wirthschaftlich sehr reiche, aber fast noch gar nicht erschlossene Gebiete.

Chabarowsk.

Der nördliche Endpunkt der Ussurieisenbahn ist die Stadt Chabarowsk, welche an der Mündung des Ussuriflusses in den Amurstrom gelegen ist. Seit dem Jahre 1882 Sitz des Generalgouverneurs der Priamurskischen Provinz, welche den grössten Theil der russischen Territorien in Nordostasien, insbesonders Wladiwostok, Sachalin, Port-Arthur, die Amurprovinz etc. umfasst, stellt Chabarowsk den wichtigsten Stützpunkt der militärischen und politischen Macht des Czarenreiches daselbst dar. Aus diesem Grunde beherbergt Chabarowsk nicht nur eine sehr zahlreiche Militärgarnison, sondern auch die wichtigsten dazu gehörigen Kriegsmaterialiendepôts. In commercieller Hinsicht kommt die Stadt als wichtigster Umschlagsplatz am Amurstrome und Ussuriflusse in Betracht. Seit Vollendung der Ussurieisenbahn werden die meisten

Waaren, welche von Wladiwostok nach stromaufwärts von Chabarowsk am Amur gelegenen Plätzen verfrachtet werden, nicht mehr auf dem längeren Umwege über die sehr gefährliche und vielfach versandete Mündung des Amurstromes, sondern direct mittelst der Ussuribahn auf dem weitaus kürzeren Wege nach Chabarowsk transportirt und daselbst erst in die Flussdampfer geladen. In umgekehrter Weise geschieht dies auch mit den Ausfuhrgütern. Als Sitz einer zahlreichen Militär- und Civilbevölkerung zeichnet sich Chabarowsk auch durch namhaften Consum zahlreicher westländischer Bedarfsartikel aller Art aus. Für den Verkauf derselben besitzt die Stadt grosse Detailgeschäfte, zumeist Filialen der einschlägigen Firmen in Wladiwostok. Die Ausfuhr besteht hauptsächlich aus Fellen und Häuten, welche im Winter von den berufsmässigen Jägern und Colonisten, auch von den Eingeborenen aus den nördlicheren Gegenden nach Chabarowsk gebracht und dort gegen Eintausch von Schiesspulver, Proviant und Lebensmitteln verkauft werden. Die Felle und Häute, unter welchen insbesondere Zobelfelle in Betracht kommen — es sollen deren jährlich gegen 20.000 Stück nach Chabarowsk kommen — werden zumeist via Wladiwostok oder auch auf dem Landwege via Irkutsk nach dem europäischen Russland gebracht.

Schiffahrt auf dem Amur und dessen Bedeutung als Verkehrsweg.

Der Amurstrom ist der wichtigste Verkehrsweg im russischen Nordostasien zwischen den der pacificschen Küste näher gelegenen Theilen und Transbaikalien, und musste auch ich diese Wasserstrasse benützen, um von Chabarowsk nach Blagowetschensk und Transbaikalien zu gelangen. Um sich eine Vorstellung von der Grösse und Ausdehnung des Amurstromes und seines Flussgebietes zu machen, sei bemerkt, dass letzteres einen Flächenraum von über 1 Million *km*² umfasst, der Strom selbst eine Länge von 4480 *km*, somit fast die doppelte Länge der Donau, in der Luftlinie gemessen, erreicht. Aus zwei Quellflüssen, der Schilka im Norden, dem Argun im Süden, gebildet, von denen der erstere im südlichen Transbaikalien, der andere am Nordrande der chinesischen Mongolei entspringt, fliesst der Amurstrom vom Zusammenflusse dieser beiden Quellflüsse bei Pokrowka in östlicher Richtung, später in südöstlicher Richtung. Bei Blagowetschensk der Hauptstadt der Amurprovinz, empfängt der Amurstrom seinen bedeutendsten Nebenfluss am linken Ufer, die Seja, weiter südlich fliessen demselben von Norden noch die Bureja, von Süden der Sungari und der Ussuri zu. Bei Chabarowsk erreicht



der Strom bereits eine Breite von 2 *km*, welche sich oberhalb der Strommündung bis zu 4 *km* vergrössert. In der zweiten Hälfte October beginnt der Eisgang auf dem Amurstrome, welcher bald in seiner gesammten Länge zufriert, um erst anfangs April wieder aufzuthauen. Da erst seit zwei Jahren an dem Baue einer Strasse von Chabarowsk nach Blagowetschensk gearbeitet wird, so bildet auch im Winter der Amur den einzigen Verkehrsweg, und richtet die russische Postverwaltung auf der Eisdecke desselben auch einen regelmässigen Postverkehr ein. Während des Eisganges im Herbste sowie während des Thauwetters im Frühjahr ist jede Communication unterbrochen und die Geschäftswelt lediglich auf die Telegraphenverbindung angewiesen. Die mächtigen Wasser- und Geröllmassen, welche die Nebenflüsse dem Amurstrome alljährlich zuführen, das wechselnde Gefälle desselben und andere Umstände erschweren in ausserordentlichem Maasse die Schiffbarkeit dieses Stromes. Um dieselbe jedoch nach Möglichkeit auszunützen und zu verbessern, hat die russische Regierung auf der gesammten Länge des Amurstromes sowie dessen Quellflüsse, soweit dieselben für den Dampfschiffahrtsverkehr in Betracht kommen, mit grossen Kosten einen sorgfältigen staatlichen Stromerhaltungs- und Signaldienst eingerichtet, in Folge dessen die Dampfer nunmehr auch während der Nachtzeit verkehren können. Den Bestimmungen des russisch-chinesischen Friedensvertrages von Aigun (16. Mai 1858) zufolge ist die Schiffahrt auf dem südlichen Quellfluss, dem Aigun, sowie auch auf dem Amurstrome selbst, welche beiden Wasserläufe auf einer Ausdehnung von mehr als 1700 *km* die russisch-chinesische Grenze bilden, nur Fahrzeugen dieser beiden Reiche gestattet. Thatsächlich hat von dieser Bestimmung nur Russland Gebrauch gemacht, welches gegenwärtig über eine Handelsflotte von mehr als 150 Dampfern und ebenso vielen Schleppschiffen auf dem Amurstrome verfügt. Für den regelmässigen Personen- und Frachtenverkehr kommen hauptsächlich zwei Schiffahrtsgesellschaften in Betracht, von welchen die eine auch von der russischen Regierung für den Postverkehr subventionirt ist. Bemerkenswerth ist, dass fast alle Dampfer, welche auf dem Amurstrome verkehren, in Belgien, auf den Werften von Cockerill, gebaut wurden, welche daselbst somit eines ihrer grössten Absatzgebiete besitzen.

Durch den Bau der mandschurischen Eisenbahn ist auch die Aufmerksamkeit auf die Schiffbarkeit des

Sungariflusses gelenkt worden, welcher sich bald als ein sehr werthvoller Factor für die Zufuhr von Baumaterialien für diesen Bahnbau erwies. Da der Sungarifluss nämlich fast bis Petune, den wichtigen Knotenpunkt an der mandschurischen Eisenbahn, für Dampfer schiffbar ist, so ergab sich die Möglichkeit, Baumaterialien bis dahin zu transportiren und den schwierigen Bau dieses Schienenstranges unabhängig von den Endpunkten auch von der Mitte desselben zu beginnen. Zu diesem Behufe liess die Bahnverwaltung selbst eine Reihe von Dampfern mit starken Dampfmaschinen und geringem Tiefgange gleichfalls bei Cockerill in Belgien bauen, welche nunmehr die Schleppschiffe zwischen Chabarowsk und Petune remorquiren.

Blagowetschensk.

Als das wirthschaftliche und administrative Centrum der Amurprovinz gilt die Stadt Blagowetschensk, welche an der Mündung der Seja in den Amur gelegen ist. Die Stadt zählt gegenwärtig mehr als 33.000 Einwohner und gegen 4000 Häuser, wie in allen Städten Sibiriens zumeist aus Holz gebaut. Unter den Häusern der bäuerlichen und gewerbetreibenden Classen fallen jene der Molokaner und anderer altrussischer Secten, welche theils freiwillig, theils auf Befehl der russischen Regierung in früheren Jahrzehnten nach Nordostasien ausgewandert waren, durch ihre besondere, musterhafte Reinlichkeit auf. Von industriellen Etablissements besitzt Blagowetschensk mehrere russische Dampfmühlen, welche zumeist mandschurisches Getreide vermahlen. Gleichwohl wird dadurch der locale Mehlbedarf nicht gedeckt, sondern müssen noch immer grosse Quantitäten amerikanischen Mehles importirt werden. Von Banken besitzt Blagowetschensk je eine Filiale der russischen Staatsbank, der sibirischen Handelsbank sowie der russisch-chinesischen Bank. Die besondere Bedeutung dieser Stadt liegt darin, dass sie einerseits das Centrum des sehr lebhaften Handels mit der Mandschurei, andererseits jener der Goldindustrie der Amurprovinz ist. Was den Handel mit der Mandschurei betrifft, so wird derselbe ausschliesslich durch russische und mandschurische Kaufleute vermittelt, und umfasst in der Einfuhr hauptsächlich Schlachtvieh, Getreide, Felle, Pelze, Thee, Seide u. s. w., wofür nach der Mandschurei europäische Manufactur- und Kurzwaaren, Jagd- und Fischereigeräthe, Eisenwerkzeuge etc. eingetauscht werden. Aus Oesterreich kommt in die Amurprovinz ebenso wie in die benachbarten Theile der Mandschurei ein sehr wichtiger Artikel, die Sense, zur Einfuhr. Die ausgezeichnete

Qualität der steirischen und oberösterreichischen Sense haben ihr bis jetzt selbst in diesen entfernten Gegenden ein thatsächliches Monopol gesichert.

Die meiste Aufmerksamkeit hat die russische Amurprovinz bisher durch ihren grossen Goldreichthum auf sich gelenkt. Obwohl schon bald nach der Gründung der ersten russischen Niederlassungen sich die Kunde von ergiebigen Goldfunden daselbst verbreitete und zahlreiche Abenteurer anlockte, erfuhr die Goldproduction ihre grösste Entwicklung erst in diesem Jahrhunderte, als insbesondere auch Privaten gestattet wurde, nach Gold zu schürfen, lediglich unter der Verpflichtung, alles gewonnene Gold an die kaiserlich russische Münze und Goldschmelzerei in Irkutsk zu festgesetzten Preisen abzuliefern. In dem Maasse aber, als in den einzelnen Theilen der Amurprovinz die den Verkehrswegen und Niederlassungen zunächst gelegenen Goldwäschereien erschöpft und die Goldwäscher gezwungen wurden, entlegenere, unwirthlichere Gegenden aufzusuchen, genügten die Geldmittel einzelner hiefür nicht mehr, und kam es zur Bildung von Gesellschaften. Dieselben unternahmen die Ausbeutung des Goldreichthumes in grösserem Style, insbesondere mit Zuhilfenahme von Maschinen.

Anfänglich stand diesen Gesellschaften nur locales russisches Capital zur Verfügung, in jüngster Zeit ist auch ein zunehmendes Interesse belgischer und französischer, theilweise auch amerikanischer und deutscher Capitalisten bemerkbar. Die Goldproduction der russischen Amurprovinz erreichte ihren Höhepunkt im Jahre 1890, als 7961 *kg* Gold gewaschen wurden. Die gegenwärtig noch im Betriebe befindlichen Goldwäschereien vertheilen sich theils auf die Nebenflüsse des oberen Amur, theils auf die Seja und deren Zuflüsse, theils auf die Bureja und auf die Goldwäschereien im Chyngangebirge, jenem Gebirgsrücken, welchen der Amurstrom zwischen der Mündung der Bureja und des Sungari durchbricht. Die Zahl der Goldwäschereibetriebe belief sich im Jahre 1896 in diesen Gebieten auf 125 mit einer Jahresproduction von 6142 *kg*. Die rasche Erschöpfung vieler Goldwäschereien hat in steigendem Maasse die Aufmerksamkeit der Interessenten darauf gelenkt, das Gold direct in den höher gelegenen, goldführenden Gesteinsschichten aufzusuchen, somit von der Goldwäscherei allmälig zum Goldbergbaue überzugehen. Es unterliegt keinem Zweifel, dass letzterer mit viel grösseren Schwierigkeiten und Kosten gerade in diesem unwirthlichen Lande verbunden ist als die Goldwäscherei.

Die Thalsohlen der Wasserläufe ausgenommen, wo Ackerboden und Weideland vorherrscht, bildet die Amurprovinz einen zusammenhängenden Waldcomplex, welcher zumeist den Charakter eines Urwaldes trägt. Dieser kolossale Holzreichthum entbehrt noch fast gänzlich jeder industriellen Ausbeutung, und begnügt man sich, das bessere Holz, zumeist Fichten-, Tannen- und Birkenholz, entweder in Handarbeit oder auch auf primitiven Dampfsägen zu Pfosten, Brettern etc. zu verschneiden, das schlechtere zu Brennholz zu verkleinern. Wie billig und reichlich Holz noch in diesen Gegenden vorhanden ist, mag daraus hervorgehen, dass alle Dampfer auf dem Amurstrome mit Holz geheizt werden. Der argen Waldverwüstung, die auch in diesen Gegenden um sich gegriffen, sucht die russische Regierung dadurch Einhalt zu thun, dass sie vor wenigen Jahren Forstgesetze eingeführt und zu deren Handhabung staatliche Forstbehörden aufgestellt hat.

Transbaikalien, Geographie.

In Pokrowka, der Kosakenstation, welche an dem Zusammenflusse der beiden Quellflüsse des Amurstromes gelegen ist, erreichte ich die Grenze der Provinz Transbaikalien, welche sich von diesem Punkte im Osten bis an den Baikalsee im Westen erstreckt. In der Mitte wird die Provinz durch das sogenannte Jablonoi- (Apfel-) Gebirge in zwei Hälften getheilt, von welchen die östliche noch mehr den Waldcharakter der Amurprovinz, die westliche mehr steppenartigen Charakter trägt. Da die durchschnittliche Temperatur während der Zeit des Pflanzenwuchses nur mehr zwischen + 12—14° C. schwankt, stellt sich das Klima dieser Provinz weit rauher und für Bewirthschaftung weit ungünstiger als jenes der Amurprovinz dar. Der gesammte Flächeninhalt der Provinz beläuft sich auf ca. 656.550 km^2 und ist somit nur um weniges kleiner als die österreichisch-ungarische Monarchie. Die Bevölkerung hingegen bezifferte sich am 1. Jänner 1898 auf nur 650.000 Einwohner, somit auf nur 99 Seelen per 100 km^2, gegen 6600 in der österreichisch-ungarischen Monarchie! Von vorerwähnter Einwohnerzahl entfallen ca. 18.000 Seelen auf städtische Bevölkerung, 196.000 auf Kosaken, 189.000 auf russische Bauern und 185.000 auf Eingeborne. Letztere setzen sich zumeist aus den Burjaten zusammen, den Angehörigen eines mongolischen Volksstammes, dessen Sitten und Gebräuche vielfach mit jenen der benachbarten Mandschuren und Chinesen übereinstimmen. Die Burjaten bilden einen grossen und wohlhabenderen Theil der Landbevölkerung Transbaikaliens und zeichnen

sich vielfach durch grossen Grund- und Herdebesitz aus. Die Kosaken, welche in dieser Provinz sowie auch in der Amurprovinz und im Ussuridistricte eigene Corps unter dem Befehle eines Atamanes bilden, wurden schon in den ersten Jahren der russischen Occupation zumeist an der südlichen Grenze der Provinz zum Schutze derselben gegen Angriffe seitens China angesiedelt, und haben sich daselbst ihre Niederlassungen seither nicht ungünstig entwickelt.

Die Thäler der einzelnen Nebenflüsse der Schilka und des Aigun sowie der Zuflüsse des Baikalsees enthalten äusserst reichen, anbaufähigen Boden. Gute Kenner des Landes und dessen Verhältnisse schätzen den gesammten Flächeninhalt des für landwirthschaftlichen Betrieb geeigneten Bodens in Transbaikalien auf ca. 4000 geographische Quadratmeilen, ein Areal, welches noch lange hinreichen wird, auch den alljährlich steigenden Strom von Einwanderern und Colonisten mit Ackerboden zu versorgen. Gegenwärtig ist der Ackerbau in Transbaikalien mit Rücksicht auf die schwache Bevölkerung auch noch sehr unbedeutend und deckt den Bedarf an landwirthschaftlichen Producten noch bei weitem nicht.

Eine weitaus grössere Rolle als der Ackerbau spielt in Transbaikalien die Viehzucht. Die weiten Steppen des westlichen Transbaikaliens, welche im Frühjahre mit üppigem Graswuchse bedeckt sind, bieten eine ausgezeichnete Weide für Rinder, Pferde, und Schafe. In den letzten Jahren hat jedoch die Rinder- und Pferdepest, eine der Klauenseuche ähnliche Krankheit, welche aus der chinesischen Mandschurei eingeschleppt wurde, in dem Viehstande Transbaikaliens verheerenden Schaden angerichtet und denselben in einzelnen Gegenden fast gänzlich vernichtet. Gewerbe und Industrien liegen in Transbaikalien noch in den Anfängen. Erstere beschränken sich zumeist auf die handwerksmässige Erzeugung der verschiedenen Wirthschaftsgeräthe, Kleider etc., letztere auf einzelne kleinere Fabriksbetriebe, wie 4 Branntweindestillerien, 4 Brennereien, 1 Eisengiesserei, 1 Glasfabrik, mehrere Ziegeleien und Töpfereien etc. Am bedeutendsten unter allen Productionszweigen ist auch in Transbaikalien der Bergbau, und ist es wieder das Gold, das auch hier im Bergbau die erste Rolle spielt. Neben Goldwäschereien gibt es auch hier zahlreiche Goldminen, von welchen jedoch mehr als die Hälfte Privateigenthum des russischen Czaren sind. Neben Gold ist auch das Vorkommen

von Silber in dieser Provinz sehr bedeutend, und erfreuten sich insbesondere die Silberminen von Nertschinsk grosser Berühmtheit. Unter dem Einflusse der allgemeinen Entwerthung, welche das weisse Metall erfuhr, nicht minder in Folge theilweiser Erschöpfung verloren die vorerwähnten Bergwerke viel von ihrer einstigen Bedeutung.

Der Ausbeute harren in Transbaikalien noch reiche Lager von Zinn, Kupfer, Eisenerzen, Quecksilber, Steinkohlen, Salz und Graphit, und unterliegt es keinem Zweifel, dass bei entsprechender Erschliessung dieser Provinz letztere leicht zu einem der reichsten Montanbezirke Russisch-Asiens werden kann.

Da das Jablonoigebirge die Wasserscheide zwischen dem Stillen Ocean im Osten und dem nördlichen Eismeer im Westen und Norden bildet, so gehört auch der östliche Theil Transbaikaliens noch dem Flusssysteme des Amur, der westliche jenem des Baikalsees, beziehungsweise des Jenissei an. Als Verkehrswege kommen für ersteren demnach der nördliche Quellfluss, die Schilka, in Betracht, welche für regelmässigen Dampfschiffahrtsbetrieb bis Stretinsk, dem Hauptorte des östlichen Transbaikalien schiffbar ist, für das westliche Transbaikalien vor Allem die Selenga, welche in den nördlichen Randgebirgen der Mongolei entspringt, bei Maimatschin und Werchnij-Udinsk vorbeifliesst und sich sodann in westlicher Richtung in den Baikalsee ergiesst. Zwischen Stretinsk im Osten und dem vorgenannten Werchnij-Udinsk im Westen ist hingegen der gesammte Passagier- und Waarenverkehr auf die sibirische Landstrasse, den sogenannten sibirischen Tract, beschränkt, welcher sich als ein durch viele Jahrzehnte ausgefahrener Weg, ohne Unterbau oder Beschotterung, wohl aber mit Kunstbauten, wie Brücken, Aufdämmungen etc. vorzustellen ist. Der Transport von Waaren liegt daselbst in den Händen privater Fuhrwerksbesitzer, jener der Post und der Reisenden in den Händen der russischen Postverwaltung, zu welchem Zwecke sich Poststationen in Entfernungen von 20—38 *km* befinden. Die Einrichtung der sibirischen Poststationen und der Betrieb des Postwesens daselbst ist genau durch Vorschriften geregelt und kostet die Benützung eines Wagenpferdes per 1 Werst 3 Kop., ca. $3^1/_2$ kr. Die Reisenden werden ausschliesslich in landesüblichen Fuhrwerken, den sogenannten Tarantassen mit Troikagespannen, d. i. drei bis fünf Pferde nebeneinander gespannt, befördert. Zur Durchquerung Transbaikaliens, einer Strecke von mehr

als 1000 *km* oder der Bahnlinie Triest—Wien—Krakau, benützte ich gleichfalls die russische Post, wobei ich mir lediglich, um nicht in jeder Poststation den Wagen wechseln und Gepäck umladen zu müssen, den Comfort erlaubte, mir selbst eine landesübliche Tarantass für 100 Rubel in Stretinsk zu kaufen. In zwölf Tagen und zwölf Nächten fast ununterbrochener Fahrt gelangte ich von Stretinsk an die östlichen Ufer des Baikalsees nach Myssawoja, der westlichen Anfangsstation der transbaikalischen Eisenbahn.

Dieselbe stellt sich als die Fortsetzung der eigentlichen sibirischen, beziehungsweise der centralsibirischen Eisenbahn jenseits des Baikalsees dar und folgt in ihrem Zuge annähernd der bestehenden Landstrasse. Die ersten Tracirungen der transbaikalischen Eisenbahn wurden in den Jahren 1886—1889 unternommen. Demzufolge beginnt die Strecke östlich in Stretinsk, dem Endpunkte des Dampfschiffahrtsverkehres auf der Schilka, woselbst auch ausgedehnte Quais und Laderampen zum directen Umschlage der Waaren von und nach den Dampfern und den Bahnwaggons errichtet wurden. Auf dem linken Ufer der Schilka laufend, berührt die Bahnlinie Nertschinsk, folgt sodann der Ingoda, einem Quellfluss der Schilka, überschreitet das Jablonoigebirge und gelangt im Flussthale des Chubyn nach Werchnij Udinsk, von wo sie in westlicher Richtung bei Myssawoja die Ufer des Baikalsees erreicht. Die gesammte Strecke hat eine Länge von 1100 *km* und entspricht somit in unserer Monarchie ungefähr der Bahnlinie Salzburg—Wien—Orsova. Als ich Transbaikalien durchreiste, war von dieser Bahnlinie die östliche Hälfte, die Strecke von Stretinsk bis Chita, der Hauptstadt Transbaikaliens, fertiggestellt. Auf der westlichen Hälfte war gleichfalls die Strecke Myssawoja—Werchnij-Udinsk der Vollendung nahe, zwischen letzterem Orte und Chita waren lediglich erst die Erdarbeiten und Brückenbauten im Zuge. Wie eine Zeitungsnachricht meldete, ist auch diese letzte Strecke bereits fertiggestellt und zu Neujahr dieses Jahres die gesammte transbaikalische Eisenbahn dem Verkehre übergeben worden. Wenn vielfach über Baumängel dieser Bahnlinie geklagt wird, so darf nicht übersehen werden, dass dieselbe gegenwärtig nur einen provisorischen Charakter trägt und der Mangel an Zeit, nicht minder die Schwierigkeiten bei dem Baue der russischen Regierung nicht gestatteten, innerhalb einer so kurzen Zeit eine vollkommene, leistungsfähige Bahnlinie herzustellen. In dem Maasse, als der Verkehr sich

auf dieser Linie entwickelt, wird auch die russische Regierung die Anlage der Linie leistungsfähiger und solider gestalten, die Holzbrücken durch Stahlbrücken ersetzen u. s. w., wie dies theilweise schon auf der west- und centralsibirischen Eisenbahn erfolgt ist.

Von der Station Kaidalowo auf der östlichen Hälfte der transbaikalischen Eisenbahn, westlich von Nertschinsk, zweigt die mandschurische oder ostchinesische Eisenbahn ab, welche quer durch die chinesische Mandschurei über Petune, Kirin, Newchuang nach Port-Arthur und Talienwan führt und die östlichste Endstrecke der grossen sibirischen Eisenbahn darstellt. Da die Gegenden, durch welche diese Eisenbahnlinie zieht, erst vielfach erforscht werden mussten, zum Theile in Folge ihres gebirgigen Charakters mannigfache technische Hindernisse bieten, konnte erst vor Kurzem die südlichste Endstrecke derselben von Port-Arthur nach Mukden fertiggestellt werden. Die Vollendung der mandschurischen Eisenbahn und damit die Vollendung der gesammten sibirischen Eisenbahn ist daher nicht vor dem Jahre 1902 zu erwarten.

Commerciell wichtige Städte Transbaikaliens sind vor Allem das schon früher erwähnte Stretinsk, welches sich zu den wichtigsten Umschlagsplätzen an der oberen Schilka entwickelt hat. An zweiter Stelle steht Nertschinsk, welches sich durch einen namhaften Zwischenhandel nach dem Innern des Landes auszeichnet. Südöstlich von der Stadt, ungefähr eine Tagereise entfernt, befindet sich der Minenbezirk von Nertschinsk, der sogenannte Nertschinskij Zawód, unmittelbar an der russisch-chinesischen Grenze, inmitten eines ausgedehnten, ziemlich unwirthlichen Waldgebirges. Der Minenbezirk von Nertschinsk beherbergt noch eine stattliche Anzahl von Verbrechern und Sträflingen, welche daselbst zumeist in den der Staatsregierung gehörigen Silberbergwerken beschäftigt werden. Westlich von Nertschinsk, doch noch jenseits des Jablonoigebirges, ist in einer weiten Ebene die Hauptstadt Transbaikaliens und Residenz des Gouverneurs, Chita, gelegen. Wichtig ist der Jahrmarkt von Chita, aus welchem Anlasse sowohl die russischen als auch eingeborenen Händler aus den benachbarten Gegenden daselbst sich versammeln, um ihre Waaren einzutauschen, ebensowie auch die Landbevölkerung dahin strömt, um ihre Producte zu verkaufen und dafür ihren Bedarf an Waaren und Geräthschaften sich zu besorgen. Dies gilt auch hinsichtlich Werchnij-Udinsk, der wichtigen Handelsstadt des westlichen Transbaikaliens, welches an der Selenga an dem Punkte

gelegen ist, wo von der sibirischen Landstrasse die Karawanenstrasse nach Maimatschin und Kiachta sowie weiter südlich nach Urga und Peking führt. Die beiden Städte Maimatschin und Kiachta werden nur durch die russisch-chinesische Grenze getrennt, und zwar liegt erstere Stadt auf russischem, letztere auf chinesischem Territorium. Den wichtigsten Handelsartikel dieser beiden Städte bildet der chinesische Thee, welcher von seinen wichtigsten Productionsgebieten in China, Hankow und Foochow, zur See nach Tientsin und von dort mittelst Karawanen über Peking und Urga nach Kiachta, Sibirien und dem übrigen europäischen Russland gebracht wird. Den Angaben der chinesischen Seezollverwaltung zufolge belief sich der Werth des auf diesem Wege nach Sibirien exportirten Thees im Jahre 1898 auf mehr als 17 Millionen Gulden österreichischer Währung.

Neben Thee gelangen auch zahlreiche andere Erzeugnisse Chinas, wie insbesondere Seide und Seidenwaaren, Matten, Felle und Häute, Droguen etc. zum Exporte nach Sibirien, von wo als Gegenwerth russische und fremdländische Textil- und Kurzwaaren, eiserne Geräthschaften, Salz etc. eingetauscht werden. Der Waarenhandel wird auch dadurch erleichtert, dass durch die schon an anderer Stelle erwähnte Selenga, einem Zuflusse des Baikalsees, nicht nur eine directe Wasserverbindung Kiachtas mit diesem Seebecken, sondern auch mit Irkutsk hergestellt wird, welche Stadt an einem Ausflusse des Baikalsees, der Angara, gelegen ist. Directe Dampfschiffe verkehren demnach zwischen Irkutsk und Maimatschin sowie umgekehrt.

Was den Baikalsee betrifft, so gehört derselbe zu den grössten Binnenseen der Welt, und beläuft sich seine Länge allein auf 650 *km*, seine geringste Breite auf 85 *km*. Im Allgemeinen sind seine Ufer nur wenig bevölkert, und ausser dem erwähnten Myssawoja sowie Listweuitsche, dem Endpunkte der centralsibirischen Eisenbahn am westlichen Ufer des Baikalsees, befinden sich bedeutendere Niederlassungen nur am Nordende des Sees sowie an der Mündung der Selenga. In Folge dessen beschränkt sich die Dampfschiffahrt, abgesehen von dem obenerwähnten Transitverkehr Maimatschin—Irkutsk, lediglich auf die Verbindung der wenigen Niederlassungen. Ausserordentlich gross ist der Fischreichthum des Sees, welcher auch den Uferbewohnern zumeist den Lebensunterhalt gewährt. Es war die Absicht der russischen Regierung, die sibirische Eisenbahn von Listwenitsche, dem gegenwärtigen Endpunkte der centralsibirischen

Eisenbahn, um das Südufer des Baikalsees herum nach Myssawoja fortzusetzen. Grosse technische Schwierigkeiten in Folge des gebirgigen Charakters der Südufer des Baikalsees hätten jedoch die Vollendung dieser Bahnlinie sehr stark verzögert, und wiewohl die russische Regierung den Bau dieser Gürtelbahn nicht aufgegeben, sondern bereits begonnen hat, unternahm sie doch gleichzeitig auch die Einrichtung eines sehr leistungsfähigen Trajectdienstes, mit welchem die completen Eisenbahnzüge auf speciell gebauten Dampfern von Listwenitsche nach Myssawoja und umgekehrt befördert werden.

Die Grenze Transbaikaliens und Centralsibiriens, d.i. der Baikalsee, bildet auch die Zollgrenze des eigentlichen Russlands, und werden demnach daselbst alle zur Durchfuhr gelangenden Waaren der Zollbehandlung unterzogen. Die östlich gelegenen Gebiete, also die vorbesprochene Provinz Transbaikalien, die Amurprovinz, die Ussuri- und Küstenprovinz geniessen theilweise wie Wladiwostok selbst die Zollfreiheit oder wenigstens weitgehendere Zollbegünstigungen, was einerseits auf die Rücksichtnahme auf die zahlreichen daselbst ansässigen Eingeborenen, theils auf jene der Erschliessung des Landes zurückzuführen ist.

Centralsibirien.

Westlich vom Baikalsee bis zum Ural dehnt sich das eigentliche Sibirien aus, welches in zwei Generalgouvernements, in West- und Centralsibirien, zerfällt. Das Generalgouvernement Centralsibirien, dessen Hauptstadt Irkutsk ist, theilt sich wieder in die Gouvernements Jenissei und Irkutsk sowie in den Militärbezirk Jakutsk, welcher den nördlichsten Theil Sibiriens zwischen dem Lenastrome und dem Eismeere umfasst. Das Gouvernement Jenissei, welches sich nach Norden gleichfalls bis zum Eismeere erstreckt, hat einen Flächeninhalt von ca. 46.500 geographischen Quadratmeilen und kommt an Ausdehnung somit dem Flächeninhalte der europäischen Türkei, Oesterreich-Ungarns, Deutschlands, Schweden und Norwegens zusammengenommen gleich! Wesentlich kleiner ist das Gouvernement Irkutsk, welches nur circa 16.000 geographische Quadratmeilen misst. An Bevölkerung wurden im Jahre 1897 im Gouvernement Jenissei 597.965, im Gouvernement Irkutsk 939.893 Seelen gezählt, somit beträgt die Dichtigkeit im ersteren 12, im letzteren 64 auf je eine Quadratmeile. Sehr gering bevölkert ist der Militärbezirk Jakutsk, dessen Einwohnerzahl mit Rücksicht auf die nomadisirenden Eingebornen sich überhaupt sehr schwer feststellen lässt.

Durch grosse Fruchtbarkeit zeichnet sich lediglich die mittlere Zone Centralsibiriens aus, jener Theil, welcher

im Süden durch das Mittelgebirge, das vom Baikalsee zum Jenissei streicht, im Norden durch die sibirischen Tundren begrenzt wird. Wesentlich beeinträchtigt wird die Fruchtbarkeit dieses Theiles Sibiriens durch den Umstand, dass letzterer theilweise von dem sibirischen Urwald, der sogenannten Taiga, sowie von Sümpfen erfüllt ist. Die Taiga insbesondere, welche aus dichten, undurchdringlichen Nadelholzwaldungen mit versumpftem Boden besteht, bedeckt viele hunderte von Quadratmeilen und verhindert fast alle Communicationen. Gleichwohl unterliegt es keinem Zweifel, dass durch entsprechende Ausrodung und Canalisirung auch diese Länderstrecken in fruchtbares Culturland umgewandelt und hiebei leicht neuer Culturboden im Ausmaasse von ca. 280.000 km^2 gewonnen werden könnte. Aehnlich wie im Amurgebiete und in Transbaikalien sind Ackerbau, Viehzucht, Gewerbe und Industrie auch in Centralsibirien noch wenig entwickelt. Die Gewerbe beschränken sich lediglich auf die handwerksmässige Erzeugung und Bearbeitung von Leder, Fellen, Pelzen, auf Tischlereien, Schuhmachereien und Schneidereien etc., die Industrien auf einige wenige Destillerien, Bierbrauereien, Dampfmühlen und Zündhölzchenfabriken. Die wichtigsten Nahrungs- und Gebrauchsmittel, fast alle Baumaterialien müssen noch aus Russland bezogen werden, es würde sich daher die Gründung zahlreicher Industrien in Sibirien sehr vortheilhaft rentiren, umsomehr als die meisten Rohmaterialien, insbesondere jene aus dem Gebiete des Mineralreiches, in grossen Mengen zur Verfügung stehen. Fast alle Theile Centralsibiriens sind reich an Mineralien der verschiedensten Art, und seien diesbezüglich nur die grossen Graphitlager südlich von Irkutsk erwähnt, welche zu den grössten der Welt gehören und bisher von der Bleistiftfabrik Faber & Co. gepachtet waren. Nicht minder ergiebig ist Centralsibirien an Gold, und zwar sowohl Wasch- als auch Quarzgold, wovon insgesammt gegen 200 *kg* reines Gold im Jahre 1896 gewonnen wurden. Die grösste Schwierigkeit hinsichtlich der Entwicklung des Goldbergbaues sowie des Bergwesens überhaupt liegt in dem Mangel entsprechender Communicationen und in den ungünstigen, rauhen, klimatischen Verhältnissen.

Unter solchen Umständen konnte auch der Handel bisher keine namhafte Entwicklung erfahren, und beschränkt sich derselbe auf die Deckung des Bedarfes der geringen Bevölkerung, auf die Verwerthung der Landesproducte sowie auf den Transithandel von und nach Transbaikalien und China. Die Erbauung der

sibirischen Eisenbahn sowie die zunehmende Verwerthung der zahlreichen Wasserwege der Provinz haben auch für den Handel schon grosse Fortschritte gebracht.

Es darf nicht übersehen werden, dass Sibirien ein sehr vortheilhaftes und ausgedehntes System natürlicher Wasserstrassen besitzt, so den Jrtysch mit seinem Nebenflusse Tobol, den Ob mit dem Tom, den Jenissei mit der Angara, nicht minder die Lena. Der grösste Nachtheil dieser Wasserwege liegt darin, dass sie alle nach Norden, nach dem nördlichen Eismeer strömen, somit senkrecht auf die kürzeste Verbindung Sibiriens mit dem europäischen Russland, die von Osten nach Westen geht, stehen. Dazu kommt, dass diese Flussläufe im Allgemeinen nur während der kurzen Sommerperiode schiffbar, während des übrigen Theiles des Jahres vereist sind. Nichtsdestoweniger bestehen wenigstens während der Sommerszeit regelmässige Dampfschiffsverbindungen auf allen obgenannten Wasserläufen, und gelang es einer in Tomsk etablirten britischen Firma, in den letzten Jahren mehrere Dampfer direct von dort über das nördliche Eismeer nach den britischen Häfen und zurück zu schicken.

Von weitaus grösster Wichtigkeit für die Förderung der wirthschaftlichen Verhältnisse Centralsibiriens war die Erbauung der sibirischen Eisenbahn, die, soweit sie auf dem Territorium dieser Provinz läuft, als die mittel- oder centralsibirische Strecke bezeichnet wird und auch unter einer speciellen Verwaltung steht. Die Tracirung der Strecke wurde in den Jahren 1887—1893 durchgeführt und im letzteren Jahre auch der Bau derselben vom westlichen Anfangspunkte derselben beim Flusse Ob begonnen. August 1898 war die gesammte Strecke bis Irkutsk fertiggestellt, deren Bau mit mannigfachen technischen Hindernissen, insbesondere mit der Durchquerung der Taiga, verbunden war. Die zahlreichen mächtigen Flussläufe mussten mittelst grosser Stahlbrücken übersetzt werden; die wichtigste ist jene über den Jenisseifluss mit einer Länge von 853 *m.* Der Mangel einheimischer Arbeitskräfte und die daraus sich ergebende Nothwendigkeit, Arbeiter und Professionisten mit theueren Löhnen aus dem europäischen Russland zu engagiren, die kurze Arbeitszeit in Folge des langen und rauhen Winters, alle diese Umstände vertheuerten begreiflicherweise die Kosten dieses Bahnbaues. Gleichwohl ist schon während des kurzen Bestandes dieser Bahnlinie eine namhafte Steigerung des Frachten- und Personenverkehres zu verzeichnen, die Stationen sind

mit Waaren aller Art überfüllt, und die Bahnverwaltung ist unaufhaltsam bemüht, die Zahl der Stationen und deren Einrichtungen zu vergrössern.

Irkutsk. Wie schon an anderer Stelle bemerkt, ist Irkutsk die Hauptstadt des Generalgouvernements von Centralsibirien und Sitz des Generalgouverneurs sowie aller militärischen und civilen Centralbehörden dieses ausgedehnten Verwaltungsbezirkes. An Bevölkerung zählt die Stadt ca. 51.464 Seelen und übertrifft an Bedeutung alle übrigen Städte Sibiriens. Als Ausgangspunkt der wichtigsten Handelswege nach allen Richtungen Sibiriens ist Irkutsk nicht nur das Entrepôt aller Rohproducte und Erzeugnisse dieses Gebietes, sondern auch der von der Bevölkerung daselbst begehrten europäischen Bedarfs- und Luxusartikel. Nur daraus erklärt sich die grosse Anzahl prächtiger Magazine und Verkaufsläden, welche in den Strassen von Irkutsk die Aufmerksamkeit jedes Besuchers erregen und in welchen die mannigfaltigsten Artikel jeglicher Provenienz feilgeboten werden. Russische Fabricate überwiegen, gleichwohl sind auch solche Deutschlands, Frankreichs, Englands und Belgiens stark vertreten. Von vaterländischen Erzeugnissen fand ich in grösseren Mengen lediglich fertige Kleider, Sensen, Sicheln, Galanteriewaaren.

Hinsichtlich der Creditverhältnisse muss bemerkt werden, dass unter dem Einflusse der bisherigen schlechten Communicationen in Sibirien, woselbst nicht selten Waaren oft mehr als ein Jahr unterwegs waren, lange Credite von 6—12 Monaten die Regel waren. Je mehr die Waarentransporte beschleunigt werden, desto mehr wird ohne Zweifel auch das Bestreben eintreten, die Waarencredite zu kürzen, und sollen, wie verlautet, Wechsel, deren Sicht auf länger als neun Monate lautet, von den grossen russischen Banken überhaupt nicht mehr escomptirt werden. Wie die meisten übrigen grösseren Städte Sibiriens, besitzt Irkutsk eine Filiale der russisch-chinesischen Bank, der russischen Reichsbank, der sibirischen Handelsbank, der Internationalen Bank in Moskau und der russischen Bank für auswärtigen Handel in St. Petersburg. Sämmtliche vorgenannte Banken beschäftigen sich mit der Bezahlung von Wechseln, und werden solche erster sibirischer Handelsfirmen gewöhnlich mit 7—9 Percent escomptirt. Bisher waren die meisten Wechsel im sibirischen Handelsverkehre zahlbar in Nischni-Nowgorod zur Zeit der dortigen, alljährlich im Sommer stattfindenden berühmten Messe, wohin alle grösseren Handelsfirmen des europäischen

und asiatischen Russlands ihre Vertreter entsendeten. Je mehr sich aber die Communicationen entwickeln, büsst diese Messe an Bedeutung ein, und bequemen sich auch die russischen Kaufleute allmälig daran, die Wechsel entweder am Orte des Einkaufes der Waare oder an ihrem Wohnorte zu acceptiren.

Fragt man nach der Bedeutung von Irkutsk und von Sibirien überhaupt für den Handel unserer Monarchie, so muss geantwortet werden, dass eine solche ohne Zweifel besteht. Hiebei darf aber nicht übersehen werden, dass Sibirien und alle übrigen Gebiete Russlands im nordöstlichen Asien, wie schon aus den mitgetheilten Ziffern erhellt, erst eine sehr schwache und auch wenig capitalkräftige Bevölkerung besitzen. Demzufolge beschränkt sich der Handelsverkehr auf geringe Transactionen, der Absatz fremdländischer Artikel nur auf solche des alltäglichen Bedarfes und der grössten Wohlfeilheit. Es wäre daher verfehlt, schon jetzt in Sibirien auf einen Massenabsatz von Waaren, insbesondere von Luxus- und kostspieligeren Waaren rechnen zu wollen. In dem Maasse jedoch, als die sibirische Eisenbahn die wirthschaftliche Erschliessung des Landes und die Vermehrung der Bevölkerung Sibiriens herbeiführen wird, ist ohne Zweifel auch eine Steigerung der Bedürfnisse daselbst und somit eine Zunahme des russischen und fremdländischen Importes zu erwarten. Mit Rücksicht darauf erscheint es auch für unsere vaterländischen Interessenten, sofern sie von dem im Zuge befindlichen wirthschaftlichen Aufschwunge Sibiriens Nutzen ziehen wollen, dringend nothwendig, rechtzeitig daselbst auf dem Platze zu erscheinen und an dem Mitbewerb sich zu betheiligen.

Was Erzeugnisse vaterländischer Provenienz anlangt, deren Export aus Oesterreich-Ungarn nach Sibirien vielleicht schon gegenwärtig vortheilhaft wäre, seien genannt: Schuhwaaren feinerer Sorten (grobe Schuhwaaren werden in Sibirien selbst sehr billig hergestellt), Ledergalanteriewaaren (Taschen, Riemen, Taschnerwaaren), Handschuhe, fertige Kleider, Artikel der Wäscheconfection, Hüte, Emailgeschirr, Porzellan und Glaswaaren, Knöpfe, landwirthschaftliche Geräthe der billigsten Sorte etc. Umgekehrt exportiren Irkutsk und Centralsibirien Pelze aller Art, Kalb- und Ziegenfelle, Rosshäute, Schaf- und Kameelwolle, animalischen Talg, abgesehen von den zur Ausbeute daselbst gelangenden Mineralien.

Behufs Förderung der Geschäftsbeziehungen unserer Monarchie mit Sibirien wäre auch dort, ähnlich wie in

Wladiwostok, die Errichtung von officiellen Handelsagenturen in den wichtigeren Städten dringend empfehlenswerth. Da vaterländische Kaufleute meines Wissens derzeit in Sibirien nicht ansässig sind, so wären junge, tüchtige Kaufleute zur Etablirung in Irkutsk, Tomsk und anderen wichtigen Handelscentren zu veranlassen und die Kosten der Etablirung von etwa zu diesem Zwecke sich bildenden Syndicaten von Fabrikanten solcher Artikel, welche in Sibirien Absatz finden, zu bestreiten. Was die Anstellung von jungen nationalen Kaufleuten in sibirischen Firmen anlangt, so könnte eine solche nur dadurch erreicht werden, dass dieselben zunächst in Moskau, St. Petersburg oder Kiew conditioniren, um sich die russische Sprache und die nöthigen commerciellen Kenntnisse anzueignen und von diesem Platze aus später ein fixes Engagement für Sibirien zu erhalten.

Westlich von Irkutsk, am Jenisseiflusse, welcher daselbst auch von der sibirischen Eisenbahn überbrückt wird, ist Krasnojarsk gelegen. Diese Stadt ist wichtig als Umschlagsplatz für alle Waaren, welche auf dem Jenissei stromabwärts sowohl als auch insbesondere stromaufwärts nach Minusinsk und den übrigen Niederlassungen an der chinesisch-russischen Grenze gebracht werden. Felle, Pelze, Holz spielen auch hier die grösste Rolle.

Westsibirien. Zwischen Ob und dem östlichen Abhang des Ural erstreckt sich endlich Westsibirien oder, officiell nach seiner Hauptstadt genannt, das Generalgouvernement Tomsk. Der Flächeninhalt desselben beläuft sich auf ca. 15.887 Quadratmeilen, die Bevölkerung auf 1,713.000 Seelen, somit entfallen auf eine Quadratmeile durchschnittlich 107 Seelen, eine Bevölkerungsdichte, welche jene aller übrigen russischen Gebiete in Asien bei weitem übertrifft. In Süden wird Westsibirien von dem Altaigebirge begrenzt, im Norden reicht es an die Tundren und Eissümpfe des nördlichsten Asiens. Von dieser enormen Bodenfläche stellt der mittlere Theil eine einzige, grosse Ebene dar, welche in der Richtung von Nord nach Süd ungefähr 1000 *km* breit ist und ca. 335.000 km^2 fruchtbarsten Ackerbodens enthält. Zieht man in Betracht, dass die grosse niederungarische Tiefebene nur eine Ausdehnung von 97.000 km^2 besitzt, jene mehr als dreimal so grosse westsibirische Ebene auch heute noch wenig oder gar nicht besiedelt und bewirthschaftet ist, so bedarf es wohl keiner weiteren Erörterung, welch grosse Zukunft in der Bodenproduction noch Westsibirien vorbehalten ist. Die mittlere Sommertemperatur daselbst ist durchschnittlich 15 ^{0} C. und stimmt somit fast vollständig mit

jener der heutigen Kornkammer Russlands, den Theilen desselben an der Wolga, überein. Die wirthschaftliche Bedeutung dieser westsibirischen Ebene wird noch dadurch erhöht, dass die sich nordwärts erstreckenden Gegenden der Provinz enorme Waldbestände, die südlich gelegenen Theile hingegen, insbesondere die nördlichen Ausläufer des Altaigebirges einen unermesslichen, fast noch gar nicht berührten Reichthum an Gold, Silber, Kupfer, Blei, Steinsalz, vor Allem aber auch an Kohle und Eisenerz besitzen. So wurde zwischen Tomsk, der Hauptstadt Westsibiriens, und der Stadt Kuznezk ein Steinkohlenlager von ca. 50.000—60.000 km^2 Ausdehnung entdeckt, dessen Ausbeute auch schon seit kurzem von der sibirischen Eisenbahnverwaltung in Angriff genommen wurde.

In dem Maasse, als die Occupation Sibiriens in den vergangenen Jahrhunderten seitens der moskowitischen Czaren vom Ural aus unternommen wurde, ergoss sich der Strom der Abenteurer und Colonisten begreiflicherweise in den zunächst gelegenen Theil, nämlich Westsibirien. Der Umstand, dass dasselbe weit fruchtbarer ist und weit bessere klimatische Verhältnisse als die östlicher gelegenen Theile Sibiriens besitzt, veranlasste auch die Mehrzahl der Einwanderer, sich hier niederzulassen. Die Folge hievon war, dass Westsibirien seit Beginn des Vordringens Russlands in Nordasien viel dichter besiedelt ist und auch heute noch die Besiedlung dieses Theiles viel rascher als jene Central- und Ostsibiriens vor sich geht.

Unter den Productionszweigen nimmt Ackerbau die erste Stelle ein. Die steigende Getreideproduction Westsibiriens rechtfertigt in vollem Maasse die Befürchtung, dass dasselbe binnen kurzem nicht nur ein wichtiger Factor auf dem Getreidemarkte Russlands, sondern überhaupt des Continentes sein wird. Ungeachtet der schwachen Besiedelung und der noch wenig rationellen Bodencultur liefert Westsibirien schon einen namhaften Ueberschuss an Getreide, welcher zwischen 34 und 50 Percent des Gesammtertrages ausmacht. Gebaut werden Sommer- und Wintergetreide, Roggen, Weizen, Gerste, Hafer, Hirse, Erbsen etc. In Sommerweizen gelangten in den letzten drei Jahren je 3·3—3·9 Millionen Metercenter zur Ausfuhr.

Hinsichtlich Industrie und Handel Westsibiriens gilt das gelegentlich der diesbezüglichen Besprechung Centralsibiriens Gesagte. Die dichtere Bevölkerung und die steigenden Bedürfnisse derselben lassen gleichwohl eine raschere Entwicklung der Industrie daselbst erkennen.

Für den Handel kommen abgesehen von Getreide auch insbesondere die Producte der Viehzucht, vor Allem Häute, und zwar Ziegen- und Kalbfelle und Rosshäute in Betracht. Dieselben werden auf den grossen Jahrmärkten, die noch in den wichtigsten Städten Westsibiriens alljährlich stattfinden, aufgestapelt und gelangen dann im Wege des Zwischenhandels nach dem europäischen Russland und dem Auslande. Dass ein directer Bezug von sibirischen Häuten möglich ist, mag daraus hervorgehen, dass deutsche, insbesondere rheinländische Lederfabriken schon seit langem ihre eigenen Vertreter auf die vorerwähnten Märkte entsenden, um daselbst das benöthigte Rohmaterial einzukaufen.

Eine namhafte Belebung erfuhr der Handel Westsibiriens begreiflicherweise durch die Erbauung der sibirischen Eisenbahn, welche diese Provinz in ihrer gesammten Breite von Westen nach Osten durchschneidet und, soweit auf dem Territorium des Generalgouvernements Tomsk gelegen, die sogenannte westsibirische Eisenbahn bildet. Der Bau derselben, der westlichen Anfangsstrecke des sibirischen Schienenstranges, wurde im Jahre 1891 begonnen und bis zum Jahre 1895 fertiggestellt. Ihren Anfang nimmt die westsibirische Eisenbahn bei Tscheljabinsk am Ostabhange des Ural, dem Endpunkte der sogenannten südlichen Uraleisenbahn, durch welche die sibirische Eisenbahn mit dem Eisenbahnnetze des europäischen Russlands in Zusammenhang steht. Die Bahn nimmt zunächst ihren Weg durch die sogenannte westsibirische Steppe, welche sich als eine waldlose Ebene mit nur unbedeutenden Birkenwäldern und zahllosen kleinen Seen bedeckt, deren Wasser auch vielfach salzig-bitter schmeckt. Gegen Osten wird die Gegend hügeliger und bewaldeter und theilweise auch besser bevölkert und bewirthschaftet.

Die zahlreichen Wasserläufe übersetzt die Bahn auf Stahlbrücken, von welchen die grössten jene über den Tobol-, Irtysch- und Obfluss sind, deren Länge zwischen 400—800 *m* schwankt.

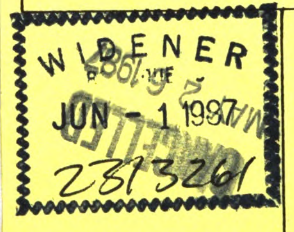
Für den Handel Westsibiriens sind die wichtigsten Städte Tomsk und Omsk, von welchen die erstere, wie schon erwähnt, Residenz des Generalgouverneurs und Sitz der Provinzialbehörden ist. In Tomsk befindet sich auch die einzige Universität Sibiriens. Wenn eine Etablirung vaterländischer Kaufleute in Westsibirien zu erreichen ist, wäre sie vor Allem in diesen beiden Städten am empfehlenswerthesten.

Ueberblickt man die gegenwärtigen Verhältnisse in Sibirien, so muss zugestanden werden, dass es Russland nicht nur gelungen ist, sich innerhalb der kürzesten Zeit, vielfach unbemerkt von Europa, einen ausgedehnten Besitz in Nord- und Ostasien zu erwerben, sondern auch denselben durch den ehernen Schienenstrang der sibirischen Eisenbahn an das Mutterland anzugliedern.

Sind andere Staaten in der traurigen Lage, den Ueberschuss ihrer Bevölkerung an fremde, überseeische Länder und Colonien abgeben zu müssen, wo die Landsleute sich nur zu leicht ihrem Vaterlande entfremden, so besitzt das Czarenreich, unmittelbar anschliessend an das Mutterland, an Sibirien und den übrigen Gebieten Russisch-Asiens unermessliche Territorien, wo noch Raum für ganze Generationen der russischen Bevölkerung vorhanden ist.

Doch nicht nur für Russland hat Sibirien und seine Eisenbahn weittragende Bedeutung. Der Schienenstrang, welcher von Moskau seinen Ausgangspunkt nimmt und den Reisenden schon gegenwärtig in acht Tagen an die Ufer des Baikalsees bringt, wird nach Vollendung der gesammten Strecke in zwei bis drei Jahren in Port-Arthur und Wladiwostok endigen. Vierzehn bis sechzehn Tage werden genügen, um mittelst der Eisenbahn von Moskau nach Port-Arthur und Talienwan zu gelangen, und weitere vier Tage Reise trennen Port-Arthur von Peking, der Hauptstadt des chinesischen Reiches, und kaum ebenso viel von Shanghai, dem Handelscentrum und der Metropole des Jangtsekiangthales. Wenn auch nach Vollendung des grossen sibirischen Schienenstranges die Beförderung der Waaren von und nach Ostasien zur See sich noch immer billiger gestalten dürfte als auf der sibirischen Bahn, so wird doch letztere in steigendem Maasse die Personenbeförderung sowie die Verfrachtung hochwerthiger Waaren, welche einen schnellen Transport erheischen, an sich ziehen. Abgesehen von diesem Transitverkehre wird aber der commercielle Wettbewerb Russlands, und in dem Maasse, als Sibirien sich entwickeln wird, auch die Concurrenz dieses Gebietes in Ostasien wachsen.

37


WIDENER
JUN - 1 1987
2813261

